BOLETIM DA C.P.

NUMERO 381

MARÇO DE 1961

Boletim da CP

N.º 381 • MARÇO 1961 • ANO XXXIII • PREÇO 2$50

FUNDADOR: ENG. ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES

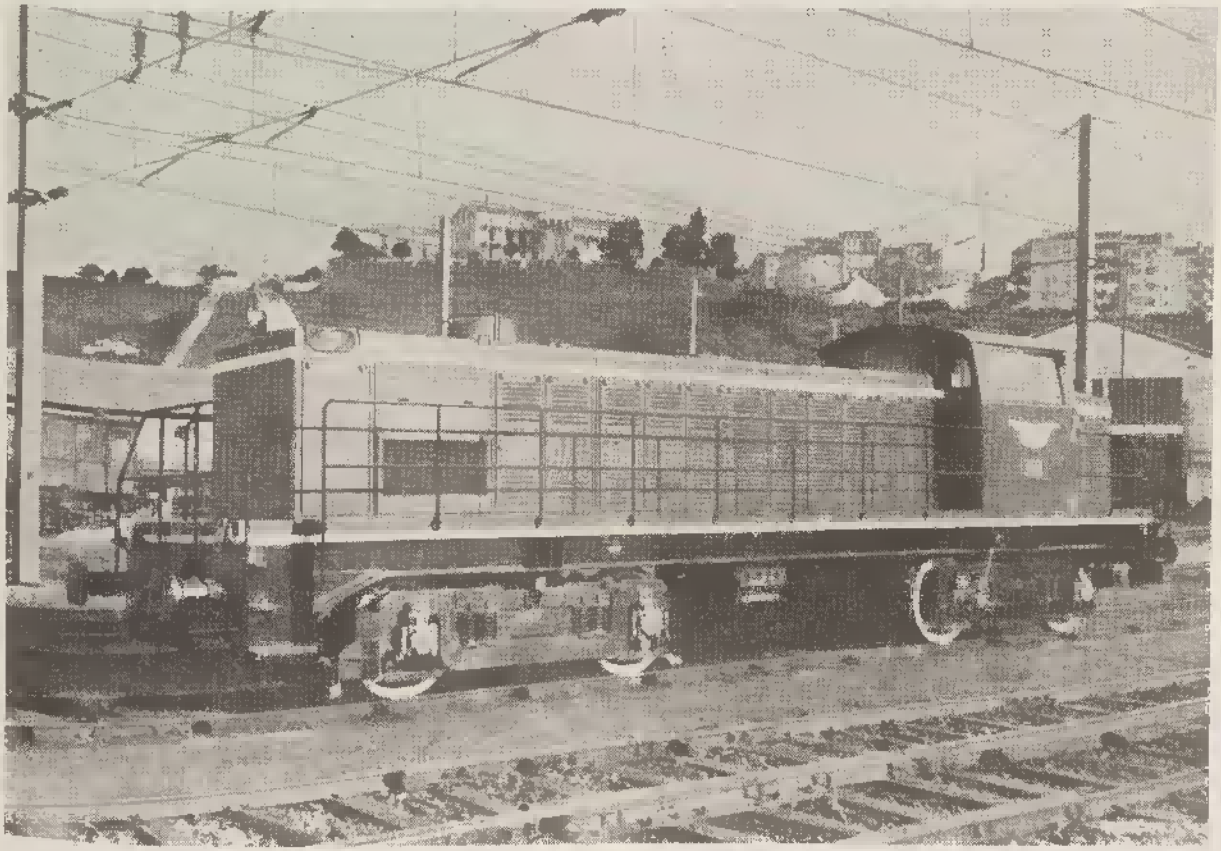
DIRECTOR: ENG. ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

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. 20152 — Lisboa

LOCOMOTIVAS DE FABRICO NACIONAL



Começaram já a ser entregues à C.P. as 15 locomotivas diesel-eléctricas, de 825 HP, encomendadas à «SOREFAME» — e consequentemente montadas em Portugal — financiadas 9 pela «EUROFIMA» e 6 pelo II Plano de Fomento. A primeira, entrou já ao serviço. As outras, deverão ser entregues conforme o seguinte escalonamento: 3 em Fevereiro, 4 em Março, 4 em Abril e, finalmente, 3 em Maio.

Estas locomotivas, cuja rotação está estudada, terão o seu centro de irradiação na Figueira da Foz, e permitirão pôr fora de serviço, e demolir, mais de 20 locomotivas a vapor.

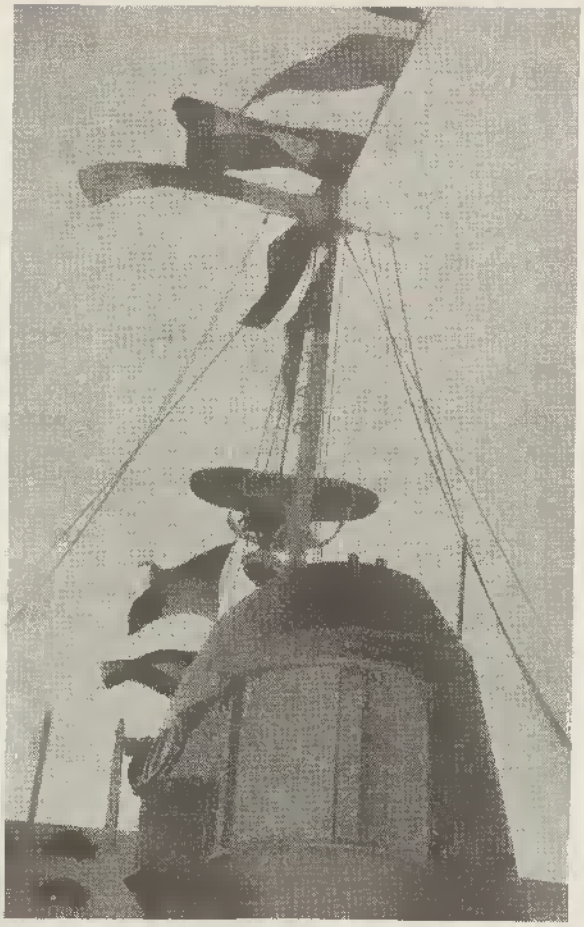
A viagem inaugural do «Estremadura»

NO passado dia 23 de Janeiro, fez a sua primeira carreira entre o Terreiro do do Paço e o Barreiro o novo barco «Estremadura», encomendado pela C. P. ao abrigo do II plano de Fomento Económico.

Foram convidadas inúmeras individualidades ligadas ao sector dos transportes para tomarem parte na viagem inaugural que obedeceu ao seguinte horário:

Partida de Lisboa — T. Paço às 17-10 h.
Chegada ao Barreiro . . . às 17-35 h.

O contramestre do «Estremadura», na viagem inaugural



O mastro do barco

Partida do Barreiro . . . . às 17-55 h.
Chegada a Lisboa—T. Paço às 18-20 h.

A viagem decorreu perfeita e a C. P. ofereceu, a bordo, um beberete a todos os convidados.

Tanto este novo barco, como o «Algarve», de iguais características — e também já no Tejo desde 21 de Janeiro—vão permitir à Companhia renovar e reforçar a sua frota fluvial entre Lisboa e o Barreiro e, deste modo, melhor servir as necessidades de transporte de numerosos passageiros — computada presentemente em cerca de 4 milhões, por ano.

Construído nos Estaleiros de Viana do Castelo, o «Estremadura» apresenta as seguintes principais características:

Comprimento de fora a fora . . . . 50,000 m.
Comprimento entre perpendiculares 45,000 m.

O «Estremadura» — o novo barco da C. P.

Boca na ossada	9,500 m.
Pontal	3.150 m.
Imersão.	2,299 m.
Deslocamento correspondente. . .	580 ton.
Velocidade máxima	13 nós
Lotação:	
Pessoal superior da C. P.	12 Lug.
Passageiros da classe superior. . .	431 Lug.
Passageiros da classe geral	579 Lug.
Total	1.022 Lug.

Está equipado com 2 motores Diesel, de 510 CV, a 348 rpm. e possui todos os dispositivos de segurança aconselhados pelas autoridades marítimas para o serviço em que vai entrar, designadamente, radar, sonda de fundos e radiotelefone.

Dispõe ainda de bar e cozinha, para os passageiros de todas as classes e tem muitos outros apetrechamentos destinados a assegurar o maior conforto e comodidade do público, incluindo doentes.

A entrada ao serviço do «Estremadura», foi feita, por feliz coincidência, na mesma data em que justamente há um século foi

Um aspecto do embarque, no Terreiro do Paço

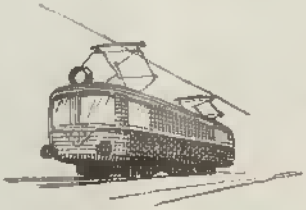
Chegou ao Tejo a 11/12

mandado por portaria abrir à exploração o primeiro troço dos caminhos de ferro do sul (entre Barreiro — Vendas Novas e Pinhal Novo — Setúbal).

Entre os convidados para a viagem inaugural, viam-se os Srs. Drs. Miguel Bastos, Governador Civil de Setúbal, Juvenal Coutinho, Chefe do Gabinete do Ministro das Comunicações, Eng. Pedro Nunes, Director da Administração do Porto de Lisboa, Comandante Luís dos Santos Cardoso, Capitão do Porto de Lisboa, Capitão de Fragata António Malheiros Duval, Comandante da Polícia Marítima, Eng. António Bual, Director da Sociedade «Estoril», Conde de Penalva d'Alva, Director da «Wagons-Lits», Dr. Vasco da Cunha Eça, Inspector Superior do Plano de Fomento, Prof. Doutor Faria Lapa, antigo Chefe da Direcção Comercial da C. P., Dr. Jorge de Melo, Administrador da C. U. F., Carlos d'Ornellas, director da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», Eng. Alfredo Garcia, presidente do Município do Barreiro, Capitão Monteiro da Graça, Comandante da G. N. R. no Barreiro, Director da C. U. F., representantes da Imprensa, E. N. e R. T. P.

Alguns dos funcionários superiores da Companhia, na viagem inaugural. Da esq. para a dir.: Srs. Eng.º Eduardo Ferrujento Gonçalves; Dr. Cândido dos Reis; Eng.º Almeida e Castro, Francisco Bernardo; Dr. Chaves Brilhante; Eng.º Lopes Guerra; e o Chefe de Secção, Abel Romero

Encontravam-se igualmente presentes, por parte da Companhia, os Administradores Srs. Major Mário Costa, Gen. Frederico Vilar e Engs. Costa Macedo e Nogeira Soares, Director-Geral, Eng. Espregueira Mendes, Subdirector Eng. Horta e Costa, Silva Bruscky, Engs. Pedro de Brion e José Olaio Montoya, e muitos outros funcionários superiores da C.P.



Inventados e construídos numa época recente, os comboios entraram já no mais fundo das nossas tradições acompanhando as caravelas e as diligências.

Mas enquanto estas pertencem definitivamente a um passado morto, os caminhos de ferro participam a cada momento no nosso dia a dia de trabalho e prazer e ajudam-nos a construir um futuro melhor.

No XIX Concurso das Estações Floridas

o 1.º Prémio coube a Elvas

UMA vez mais, na continuação de um propósito a todos os títulos digno dos mais rasgados elogios, realizou-se o costumado concurso anual das Estações Ferroviárias Floridas — o XIX.

Iniciado pela C. P. e mais tarde tomado a seu inteiro cargo pelo SNI, o concurso das Estações Floridas pretende ser — modestamente embora — uma verdadeira campanha para florir Portugal, incutindo ainda a muitos, nos mais diversos pontos cardeais do País, o gosto pela flor.

Sabe-se que todas as diligências do SNI, no tocante a ensinar as nossas populações a iniciar-se na cultura de flores nas nossas cidades, vilas e aldeias, de modo a dar a Portugal um aspecto acolhedor e "coquet" — são sempre extremamente bem recebidas, tanto pelo nacional como pelo turista — que, na maior parte das vezes, provindo de países de climas rudes e, portanto, de escassa flora colorida, encontram uma Terra como a nossa, já de si hospitaleira, muito mais alegre, festiva e comunicativa.

Para muitos portugueses ainda, as flores parecem constituir um luxo — um luxo assaz caro. Ora a cultura de algumas espécies, modestas mas lindas — como há tantas — no canto de um jardim, numa varanda ou no rebordo de uma janela, quase não exigem afinal senão atenção e cuidados.

As flores baratas, lemos em alguém, estão para as cidades como o penteado para as mulheres humildes; não custam dinheiro, mas apenas bom gosto e sentido de beleza.

E não é bem verdade que o gosto pela flor — "essa música da natureza" — constitui um índice de civilização e de harmonia na vida?

Cremos que — contràriamente a uma opinião fortemente generalizada — muitos portugueses gostam de flores. Atestam-no em absoluto, os extraordinários êxitos alcançados por diversas exposições florais realizadas, com frequência em muitos pontos do País — uma das quais até anualmente efectuada na nossa estação do Rossio — e que tanto são do agrado de numeroso público.

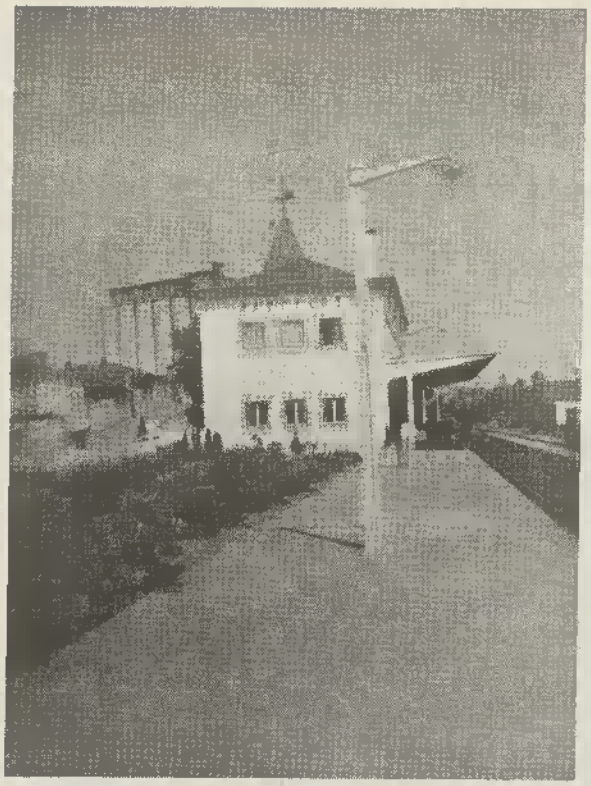
* * *

O Júri do XIX Concurso das Estações Floridas, constituído pela Snr.ª D. Aura Batalha Reis, do SNI,

*

1.º Prémio — ELVAS

*



2.º Prémio — BARCELOS

pelo dr. Augusto José Simplício Duarte, engenheiro-agrónomo e pelo sr. Arcelino Nogueira Faria, da C. P., decidiu atribuir os seguintes prémios às estações concorrentes abaixo designadas:

1.º Prémio — Troféu e 2.500$00 — a ELVAS

2.º Prémio — Troféu e 2.000$00 — a BARCELOS

3.º Prémio — Troféu e 1.500$00 — a MACINHATA DO VOUGA.

4.º Prémio — Diploma de honra e 1.000$00 — a COVAS.

5.º Prémio — Diploma de honra e 750$00 — a OLHÃO.

6.º Prémio — Diploma de honra e 500$00 — a CANEDO.

Foram atribuídos Diplomas de Menção Honrosa Extra-Concurso e prémios pecuniários de 500$00 às estações de:

Fronteira, Valado, Luso, Fornos de Algodres, Contomil, Mondim de Basto, Leixões, Paçô Vieira, Pinhão, Paredes, Esmoriz, Mourisca do Vouga, Côte, Régua-Tracção, Estarreja, Granja, Espinho, Rio Tinto, Moledo do Minho, S. Mamede, (Oeste), Guimarães, Celorico de Basto, S. Mamede da Infesta, Porto-Trindade, Miranda do Corvo, Celorico da Beira, Chaves, Pinheiro da Bemposta, S. Pedro da Torre, Valença, S. João da Madeira e Lapela.

Foram atribuídos Diplomas de Menção Honrosa e de Persistência com prémios pecuniários de 400$00 às estações de:

Santarém, Coimbra, Curia, Valadares, Couto de Cocujães, Tamel, Barroselas, Caminha, Runa, S. Martinho do Porto, Pero Negro, Torres Vedras, Bombarral, Crato, Pinhal Novo, Albufeira, Vila Real de Santo António (Guadiana), Ermesinde, Famalicão, Afife, Cerveira, Braga, Leça do Balio, Vizela, Lordelo, Vila da Feira, Amarante, Vila Real, Pedras Salgadas, Barreiros da Maia, Vizela e Lordelo.

Foram atribuídas Menções Honrosas Especiais e prémios pecuniários de 250$00 às estações de:

Recarei-Sobreira, Caíde, Vargelas, Setil, Mealhada, Mogofores, Marvão-Beirã, Canelas, Avanca, Branca, Ribeiradio, Oliveira de Frades, Vouzela, Nine, Darque, Viana do Castelo, Montedor, Lanhelas, Outeiro, Monção, Ul, Louriçal, Vila do Conde, Arcozelo das Maias, Araújo, Muro, Bougado, Fafe, Arco de Baúlhe, Murtede, Arazede, Gouveia, Mercês, Sintra, Caxias, Carcavelos, Agolada, Coruche, Portalegre, Castelo de Vide, Caxarias, Pampilhosa, Juncal, Paraímo, Ovar, Miramar, Paços de Brandão, Albergaria-a-Nova, Pinheiro de Lafões, S. Romão, Lousada, Tâmega, Dois Portos, Ramalhal, Pedras Rubras, Laundos, Castelo

*

3.º Prémio — MACINHATA DO VOUGA

*

O Eng. John Ratter

é o novo presidente da U. I. C.

O eng. John Ratter, que sucede ao Prof. Dr. Oeftering como presidente da União Internacional de Caminhos de Ferro, nasceu em 15 de Maio de 1908, na Inglaterra, e fez os seus estudos na Escola St. Peter, em York, e na Universidade de Durham.

Iniciou a sua carreira ferroviária em 1929 no «London and North Eastern Railway» e após ter ocupado sucessivamente diversos postos naquela Companhia, foi nomeado, em 1936, adjunto do Chefe do Serviço de Via do «London Passenger Board». Em 1938, regressou àquela primeira Companhia com a categoria de Engenheiro, Chefe-Adjunto da Zona de Sheffield.

Durante a guerra, serviu no «Royal Engineers» em França, na África e na Itália e mais tarde no Ministério da Guerra. Com a patente de coronel, desempenhou as funções de Director Adjunto dos Transportes no Quartel General das Forças do Mediterrâneo Central e após a desmobilização foi nomeado Engenheiro Chefe da Zona da Divisão de Pontes do «London and North Eastern Railway». Em 1946 era o Adjunto do Chefe do Serviço da Via, em Kings Cross. Em 1947, transitou novamente para o «London Passenger Transport Board» como Chefe do Serviço da Conservação da Via e teve então a seu cargo a superintendência de todas as linhas de caminhos de ferro e de «eléctricos», bem como de todos os edifícios dos serviços ferroviários e de estradas daquela vasta organização.

Nomeado, em 1951, Director de Obras da Via do «Railway Executive» e, em 1953, Director das Instalações Fixas da «British Transport Commission», foi em seguida designado Director Técnico junto do BTC. Em 1958, foi superiormente escolhido para desempenhar o alto cargo de membro do Conselho de Administração da British Transport Commission», lugar que ocupa presentemente.

O Eng. John Ratter é condecorado com a Comenda do Império Britânico e com a Legião de Mérito.

-Mar, Eirol, Castelo Branco, Vale de Santarém, Póvoa de Varzim, Albergaria-a-Velha, Larinho, Lagoaça, Vilela do Tâmega, Salsas, Valongo, Penafiel, da Maia, Santo Tirso, Negrelos, Abrantes, Torre das Vargens, Montemor-o-Novo, Águeda e Moncorvo.

Foram ainda atribuídas Menções Honrosas e prémios pecuniários de 200$00 às Estações de:

Marco, Barqueiros, Caldas de Moledo, Cacia, Bragança, S. João de Ver, Arrifana, S. Vicente de Lafões, Termas de S. Pedro do Sul, Âncora, Vidago, S. Domingos, Benfica, Mindelo, Rates, Caniços, Vila Caiz, Chapa, Codeçoso, Trofa, S. Paio de Oleiros, Guarda, Covilhã, Alpedrinha, Mexilhoeira, Pegões, Tramagal, Vale do Peso, Cacém, Caldas da Rainha, Cela, Leiria, Verride, Queluz, Amadora, Alcântara-Vila Meã, Vilarinho, Cachão, Covelinhas e Tua.

Os chefes das estações distinguidas serão oportunamente convidados para a cerimónia de distribuição de prémios que, como habitualmente, serão entregues em sessão especial a realizar no Palácio Foz, em Lisboa.

Tanto estes agentes, como os das estações não premiadas — em suma, todos sem excepção, os que se inscreveram neste concurso — merecem ser vivamente felicitados.

Se o exemplo que eles dão, alindando estações, enchendo-as de cores garridas e imprimindo-lhes, permanentemente, um ar festivo, for sendo, como se espera, largamente seguido, Portugal juntará, a todos os seus muitos atractivos que oferece já, mais este. E estamos convencidos de que não será o menos apreciado.

Almoço de confraternização

de Antigos ferroviários do Estado e Comemoração do Centenário da Linha do Sul e Sueste

A Comissão organizadora destas festividades pede-nos a publicação do seguinte:

Conforme toda a Imprensa diária noticiou, efectuou-se no restaurante do Ginásio do Futebol Clube Barreirense, no Barreiro, este ano, no dia 22 de Janeiro, para coincidir com a data do Primeiro Centenário da linha do Sul e Sueste, o habitual almoço de confraternização de antigos ferroviários do Sul e Sueste e do Minho e Douro.

A Comissão organizadora foi este ano constituída pelos srs. José Rodrigues Coelho, José Dias da Conceição, Rafael Francisco Charneca e Mário Romano de Carvalho.

A vasta sala daquele Ginásio, ornamentada com desenhos, cartazes e gravuras alusivas à linha do S. S. achava-se repleta de convivas, tendo o ágape decorrido animadamente na alegria dos reencontros e recordações do trabalho.

Iniciou a série de palestras o escritor ferroviário, sr. Jorge Teixeira, que se referiu ao Centenário da portaria que, em 23 de Janeiro de 1861, autorizou a inauguração do primeiro troço da linha do Sul e Sueste de Barreiro a Vendas Novas e ramal de Pinhal Novo a Setúbal, prestando homenagem aos seus pioneiros e servidores e enaltecendo o significado resultante dos propósitos daquela confraternização, de superiores e subordinados, reunidos à mesma mesa, para relembrarem a honra do dever cumprido.

Seguidamente usaram da palavra os srs. dr. Clemente da Silva, antigo Chefe de Serviço; Aníbal Pereira Fernandes, Chefe de Escritório; e António Augusto Moura, fiscal de revisores, que enalteceram o civismo, a competência, a dedicação e a camaradagem dos antigos ferroviários do Estado, verdadeira corporação de élite e reconhecida elevação cultural e profissional, sendo no final vibrantemente aplaudidos pela assistência.

Agradecendo as amistosas referências feitas pelos oradores, o sr. Chefe Carvalho, titular da estação de Campanhã, que representou no ágape uma delegação do pessoal do «M. D.», proferiu algumas palavras de reconhecimento, que a assistência premiou com uma calorosa manifestação de simpatia.

O sr. Mário Romano de Carvalho leu algumas produções literárias do escritor ferroviário sr. Jorge Teixeira, e um soneto da autoria do sr. Eng.º Manitto Torres – infelizmente ausente por motivo de doença — os quais foram muito aplaudidos. O sr. dr. Clemente da Silva leu uma carta em que o sr. Eng.º Manitto Torres manifestava o seu pesar por, este ano, não ter podido comparecer no almoço e saudava os convivas em termos de muito apreço e simpatia.

O sr. Augusto Maltês recitou primorosamente uma poesia de Júlio Dinis, tendo ouvido uma quente salva de palmas.

A Rádiotelevisão Portuguesa colheu alguns aspectos da chegada dos manifestantes ao Barreiro.

Antes do almoço efectuou-se uma visita ao *Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste*, obra de solidariedade ferroviária fundada por estes há mais de 40 anos e destinada ao internamento e instrução dos órfãos de ferroviários. O sr. Alexandre Matias, Chefe de Circunscrição, e seu presidente actual, acompanhou os visitantes e agradeceu os louvores que estes prodigalizaram, verdadeiramente surpreendidos ante a eficiência e a ordem das várias instalações da prestimosa instituição de benemerência ferroviária. Muitos dos presentes inscreveram-se seus sócios.

Os manifestantes visitaram também o quartel dos *Bombeiros Voluntários do Caminho de Ferro do Sul e Sueste*, tendo admirado as excelentes instalações e moderno material desta prestimosa corporação.

A Comissão convidou pessoalmente para o almoço o sr. eng. Espregueira Mendes, na sua qualidade de antigo ferroviário do «M. D.», não tendo este podido assistir devido aos seus afazeres. No dia 23 fez-se no Tejo a inauguração oficial do moderno navio «ESTREMADURA» para as carreiras Barreiro-Lisboa. Para esta viagem inaugural, que coincidiu com a data do Centenário da linha do Sul e Sueste, teve o eng. Director-Geral da C. P. a gentileza de convidar a Comissão deste almoço de confraternização.

JOSÉ ANGELO

Por LEITÃO DE BARROS

EM anterior número do «Boletim da C. P.» inserimos notícia, a propósito da atribuição de medalhas de oiro da cidade de Lisboa aos principais obreiros do monumento do Restelo, referente ao saudoso arquitecto da Companhia, José Ângelo Cottinelli Telmo, o talentoso artista da Exposição do Mundo Português que ergueu, em 1940, o «milagre do Restelo» — esse grandioso relicário da nossa magnífica epopeia marítima.

Porque nunca será demais evocar e enaltecer — pelo exemplo que constituem — as obras notáveis de homens extraordinários, como Cottinelli Telmo, que bem demonstraram «saber cumprir a sua existência» — e atenta ainda a particularidade, para a Empresa muito honrosa, deste ter sido ferroviário — «Boletim da C. P.» sente o maior prazer em reproduzir, com a devida vénia, estas excelentes notas de Leitão de Barros, publicadas na «Revista de Turismo», notas que nos apresentam Cottinelli Telmo numa faceta profissional íntima que tão bem patenteia quase em imagem viva, a extraordinária amplitude do seu espírito, a um tempo irreverente e criador, audaz e fecundo.

Arquitecto JOSÉ ÂNGELO COTTINELLI TELMO

Conheci Cottinelli Telmo nos bancos do Liceu Pedro Nunes. Um grupo de rapazes de então, como ele colegas, afirmou-se depois pela vida fora um conjunto de valores que marcaram nos vários sectores da vida portuguesa.

Entre outros, que me esquecem, cito: Armindo Monteiro, que foi Embaixador em Londres, o Dr. Francisco Vieira Machado, proeminente figura política e inconfundível personalidade nos altos meios bancários, o Arq. Paulino Montez, Director da Escola Superior de Belas Artes, o decorador-pintor Carlos Botelho, premiado em exposições internacionais, o Dr. Valadares, médico de renome em Moçambique, o Dr. Luís Robertes Simões Raposo, que foi a alma da Junta de Educação Nacional (mais tarde a Junta para a Alta Cultura), Martins Barata, o notável mestre-pintor, o Luís Reis Santos, hoje crítico internacionalmente considerado e Director do Museu Machado Castro, o actual Ministro do Ultramar, comodoro Lopes Alves, o Dr. Cancela de Abreu, que foi duas vezes membro do Governo, o célebre advogado Bustorff Silva, os eminentes clínicos Fernando da Fonseca e Formigal Luzes e tantos outros. Era o tempo em que o Dr. Sá e Oliveira, eminente pedagogo, fez do Liceu da Estrela o maior centro do ensino secundário do País. Nesse tempo não havia uma organização como a Mocidade Portuguesa de hoje. Existia a «Instrução Militar Preparatória», na qual era instrutor Lobo da Costa, que mais tarde foi um grande Governador Civil de Lisboa. Era o tempo em que o Ribeiro dos Reis jogava o futebol e o Chico Stromp era um ídolo desportista... Não se pode dizer que fosse um grupo de anónimos esse que frequentava as aulas do prof. Andrea, do Borges de Sequeira, do Eça de Almeida, do Gonçalves Viana e de tantos outros nomes de primeiro plano no professorado.

* * *

Entre todos destacava-se o Telmo, personalidade

riquíssima de sensibilidade, que tão depressa desenhava, como cantava, tocava viola ou harmónio, compunha sinfonias e orquestrava partituras. A mãe era uma italiana, filha de artistas, que leccionava piano. O pai fora cantor na Sé e galã no Trindade. O grande Arquitecto da Exposição de Belém e do Padrão Henriquino tinha costela de italiano e uma irreverência de português (em uma reunião camarária a que presidia um vereador que começou o seu discurso assim: «(Tênhamos) calma...», o Telmo pediu a palavra para uma questão prévia, e disse: «antes de mais, senhor Presidente, (tenhâmos) gramática...»). Foi o único grande arquitecto da sua geração que morreu pobre, sem prédios nem depósitos bancários. Quando lhe ofereciam comissões punha fora da porta quem ousara esse atrevimento. E era capaz de perder dois dias a tocar piano ou uma semana a aprender russo sem dar qualquer andamento aos projectos que lhe encomendavam. Uma vez entrei-lhe em casa quando ele ensaiava um orfeão com todos os vizinhos do prédio. Era uma personagem de Capra. Certa noite foi preciso correr para o quintal os miúdos da vizinhança que entoavam em coro, porque o ministro Duarte Pacheco entrara inopinadamente pela sala que servia ao mesmo tempo para trabalhar em arquitectura e para exercitar o «bel canto».

* * *

Como escritor lembra-me dum célebre artigo intitulado «Monumento à Indecisão», que deu, em Lisboa, e nos meios profissionais da construção, origem a conflitos que quase atingiram o pugilato legal e romântico do duelo. E lembro-me que o Matos Sequeira tendo lido certa memória descritiva escrita pelo Telmo, me disse: «considero-a a mais bela página de conteúdo crítico que me foi dado ler em toda a vida».

Telmo morreu de um desastre imprevisto e completamente fora de todas as suas actividades e curiosidades normais. Estava a pescar, pela primeira vez na vida, no topo de uma rocha entre Cascais e o Guincho. Uma onda arrebatou-o, fê-lo cair sobre um rochedo que lhe esfacelou o crânio e por fim o atirou ao mar, já cadáver. Extinguiu-se assim um homem que poderia, com Duarte Pacheco, seu grande amigo, dar a Lisboa e a todo o País um sentido de renovação fortemente impregnado de latinidade, de imaginação e de grandeza de vistas. Esse homem, que gizou a zona de Belém, as Avenidas circulares, Monsanto, a Auto-estrada e a Estrada Marginal deixou apenas esboçado um programa cuja genialidade a História não lhe negará. O culto pelas suas memórias deve ser essencialmente o culto pela obra que nos legaram. Tinham defeitos? Com certeza que sim. Principalmente os defeitos das suas imensas qualidades. Se um foi o grande engenheiro, o outro foi o grande artista (a quem, aliás, esta Lisboa das discursatas e das homenagens de pastel de nata não prestou ainda o modesto aceno agradecido de um cunhal de via pública com o seu nome). Não faltam lá conselheiros, politicões palavrosos, cidadãos anónimos importantíssimos nas respectivas Juntas de Freguesia. Mas os grandes artistas, os grandes construtores, os grandes professores, os grandes romancistas, os grandes músicos onde estão eles? A nossa analfabética toponímia não sabe da sua existência.

* * *

Gostaria de escrever um pequeno ensaio sobre a génese artística de Cottinelli Telmo — quanto mais não fosse para que daqui a 50 ou 60 anos houvesse um documento vivido dum dos maiores criadores de arte da nossa geração.

As consagrações não devem nunca ser feitas sob a pressão emocional da morte daqueles que são consagrados. Mas serão precisos 10 ou 15 anos para dar à população lisboeta a calma e o repouso críticos necessários para reconhecer a um Francisco Franco, ou a um Cottinelli Telmo, ou a um Roque Gameiro o direito legitimamente conquistado, duma imortalidade ainda hoje mestra e orientadora?

* * *

Não vem nada a propósito falar deste glorioso morto numa excelente revista que se chama «Turismo». A não ser que por turismo se entenda não a Kodak a tiracolo nem a camionete de rurais endomingados para uma patuscada, tendo por pretexto uma romagem de fé ou a abertura do vinho novo — mas antes a viagem e a cultura através das idades e dos tempos, a peregrinação perscrutadora do passado, no estudo das suas mais representativas figuras e obras. Gostaria que houvesse «turismo de ideias», com estradas de pensamento, em que os monumentos a visitar fossem vidas, em que as pousadas fossem repousos espirituais, sem a carnavalada dos grupos folclóricos falsos, sem a parada interminável dos discursos balofos com muitas pétalas de rosa e o entusiasmo debaixo de forma, devidamente alinhado, perfilado, controlado e ensaiado — à espera de um Ramalho ou de Fialho, que se hoje vivessem não poderiam escrever uma linha.

A irreverência do Telmo perante o lugar comum foi a sua força criadora. Quando se pensou na exposição de Belém houve logo dois partidos: um que a queria com rocócós D. João V, outro que a visionava com blocos cúbicos de cimento. O Telmo reconsiderou, torceu, no seu jeito particular, um penacho de cabelo que nunca conseguiu encaracolar (dir-se-ia que era a síntese física do seu inconformismo). E a arquitectura da Exposição de Belém ergueu-se grandiosa, apoteótica, majestática, e sóbria a um tempo, inspirada nas suas fundas raízes latinas, nobilitada e enformada pela sua concepção actual, desenhada com riqueza decorativa, insuperável, harmónica, monumental, portuguesa, ancestral e moderna — e por tal forma, que eu vi, com os olhos brilhantes de uma lágrima contida, dois antagonistas grandes da solução Salazar: o liberal Jaime Cortezão e o monárquico integralista Afonso Lopes Vieira, atravessarem, comovidos, os pavilhões de Belém como quem penetra, subjugado, numa catedral da Pátria.

* * *

O Padrão dos Descobrimentos foi concebido de um jacto. Está ali vivo o Leopoldo de Almeida — que foi logo grande nos bancos da Escola de Belas Artes e cujo estirador (ao pé do meu) fazia nascer cada dia

numa folha de papel Ingres, uma maravilha de fidelidade na cópia das estátuas clássicas. Fora da hora das aulas ia o Luciano Freire sòzinho, passear entre as pranchetas dos rapazes e longo tempo considerava as provas do Leopoldo. A história — já a contei — passou-se assim: Duarte Pacheco fora nessa noite à Rua Saraiva de Carvalho, à casa-atelier do Telmo. E vira o plano geral da Exposição. Eu estava ali, como intruso, mas permanente espectador. O Sá e Melo, já Comissário-adjunto da Exposição de Belém, começava então em Lisboa a sua carreira, vindo de Aveiro onde dirigira as obras de estradas. Fiquei calado durante toda a visita. E vim acompanhar o Ministro até ao automóvel. Ao descer a escada, Pacheco disse-me: «Que lhe parece? O senhor que está tão calado... É mau sinal. Oh homem, desembuche!».

— Quer que lhe diga a minha opinião — ou que repita a de V. Ex.ª?... É a única maneira de se não zangar...

— Vai para casa? Se quer, deixo-o lá.

Entrei no carro.

— Sirva de Cardeal Diabo... continuou ele.

— Acho que é uma «Exposição dos Portugueses», que foram ao mundo inteiro — resmunguei eu. Tem muitos palácios, muitos pavilhões parados, muitas relíquias... Mas falta-lhe o sentido de PARTIDA! É estática, vertical, terrestre. Ao contrário, eu quereria alguma coisa que desse a sensação de deslocação, de movimento, de arranque para a Aventura. Mais Dom Henrique - e menos o seu homónimo «Dom Duarte»...

— Literatura .. balbuciou o ministro de mau modo.

Houve um silêncio e chegámos a casa. Despedi-me. Quando já tinha o pé na rua, chamou-me:

— Volte a casa do seu cunhado. Convença-o disso. Eu levo-o no carro. Mas vá antes que ele se deite».

Era uma e meia da manhã e eu entrava de novo na casa da Rua Saraiva de Carvalho. Essa noite foi uma tempestade. O Telmo começou aos berros: «literatices... palavras... sentido de partida... lérias... Agora envenenaste-o, e eu que o ature!». Ecoaram palavrões no silêncio da rua, em frente aos austeros ciprestes do cemitério dos Ingleses, enquanto eu folheava ilustrações. Entretanto o Telmo num bocado de mataborrão e com fósforos ardidos, que faziam montes nos cinzeiros, começou a esboçar o perfil do Padrão dos Descobrimentos. Eu, de soisaio, ia espiando. De repente levantei-me: Está aí o monumento! Então o Telmo protestou: Qual carapuça! Sabes o que me falta aqui? Umas mãos como as do Leopoldo para ver isto em volume. E era preciso uma escala grande. Senão dá-me «tinteiro para ourivesaria», do Porto...

— Mas queres que vá chamar o Leopoldo?

— A esta hora?

Então o Leopoldo foi arrancado à cama. Passei pela olaria da Rua da Imprensa e o velho sr. Duarte veio à janela. Obriguei-o a vir cá abaixo buscar duas pélas de barro. Meia hora depois, sobre um esboceto feito a cabeças de fósforo, regado a chávenas de café, trazidas a medo pela mãe, D. Cecília, enquanto o prédio dormia, nascia na Rua Saraiva de Carvalho o Padrão de Belém. Às 6 da manhã, excitados e exaustos, o arquitecto e o escultor tinham dado à nossa terra uma grande peça de pura inspiração!

Quando, na manhã seguinte, procurei o Ministro no Terreiro do Paço estava ele rodeado de comissões provincianas. Rasguei uma folha de bloco e pedi ao Nazaré de Oliveira que lha entregasse, pessoalmente e discretamente. Resava assim: «O Telmo e o Leopoldo trabalharam toda a noite. O Padrão está pronto. O Telmo está o dormir».

Quando eu seguia, dez minutos depois, para o atelier da Rua Saraiva de Carvalho, o carro do Ministro ultrapassou-me em Santa Isabel. Subimos a escada ao mesmo tempo. A única saudação que o Ministro me fez foi esta: — O senhor é danado!

Foi assim que, em 8 meses, se ergueu o milagre de 1940, no Restelo.

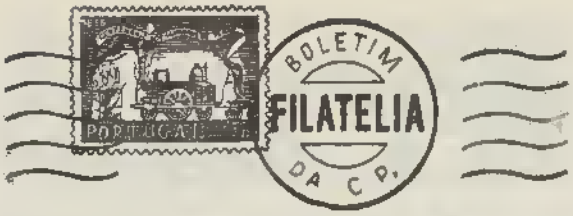
■ *A C. P. passa a dirigir a secção de «Relações Públicas» recentemente criada no Centro de Informação e Publicidade dos Caminhos de Ferro Europeus — CIPCE.*

■ A partir de 28 de Maio p. f., começarão a circular na Europa comboios T. E. E. M. (Trans-Europa-Expressos de Mercadorias) — ou sejam composições de mercadorias rápidas, de 1.000 toneladas, circulando de 85 a 100 km./h e formadas por 50 vagões. Estabelecerão ligações entre os principais centros comerciais e industriais do continente.

■ *Em Nova York, o problema do transporte rápido de grandes massas de passageiros entre Grana Central e New Utrecht Avenue (2,700 km.), está sendo resolvido pela primeira vez no mundo, por comboios inteiramente automáticos, graças aos técnicos de electrónica. Tanto a circulação dos comboios, como o fecho e abertura de portas, reversão das composições nas estações extremas e substituição dos indicadores luminosos de destino — são conseguidos automàticamente por uma espécie de condutor e revisor electrónicos, comandados à distância.*

■ Nas últimas reuniões do Comité de Gerência e da Assembleia Geral da U. I. C. foi resolvido criar o «Bureau Internacional do Filme de Caminho de Ferro», cuja administração ficará a cargo da S. N. C. F. A próxima reunião dos especialistas do filme ferroviário realiza-se em Zurique, de 8 a 10 de Maio.

■ *Pelo Conselho de Administração foi alterado de 21 para 18 anos a idade mínima prevista para admissão de praticantes de escritório na Companhia. Esta idade é, aliás, a fixada no Acordo Colectivo de Trabalho a promulgar.*



Por J. MATOS SERRAS

Temática de Caminhos de Ferro

No mês de Dezembro do passado ano foi festivamente comemorada a passagem do 125.º aniversário da fundação dos Caminhos de Ferro Alemães.

Para assinalar este acontecimento a Alemanha Ocidental emitiu um selo, que reproduz a locomotiva «Adler» (Águia), a qual inaugurou o serviço ferroviário entre Nuremberga e Fürth, em 7 de Dezembro de 1835.

Por sua vez, a República Democrática Alemã (Alemanha Oriental) aproveitou o ensejo para pôr em circulação a série de três selos a seguir reproduzidos.

Os motivos escolhidos para estes três selos foram os seguintes:

— Comboio de passageiros entrando para um «ferry-boat»;
— Composição do «Expresso Junger-Sozialisten»; e
— Locomotiva Diesel contrastando com a vetusta «Adler», de 1835.

Marcofilia

Não é do nosso conhecimento que esta última série — Alemanha Oriental — tivesse carimbo de 1.º dia de circulação. Todavia, a Alemanha Ocidental autorizou um carimbo comemorativo, que foi aposto na cidade de Nuremberga em 7 de Dezembro p. p., o qual mostra em primeiro plano uma linha férrea, tendo inscrições circulares elucidativas do facto comemorado.

Publicações

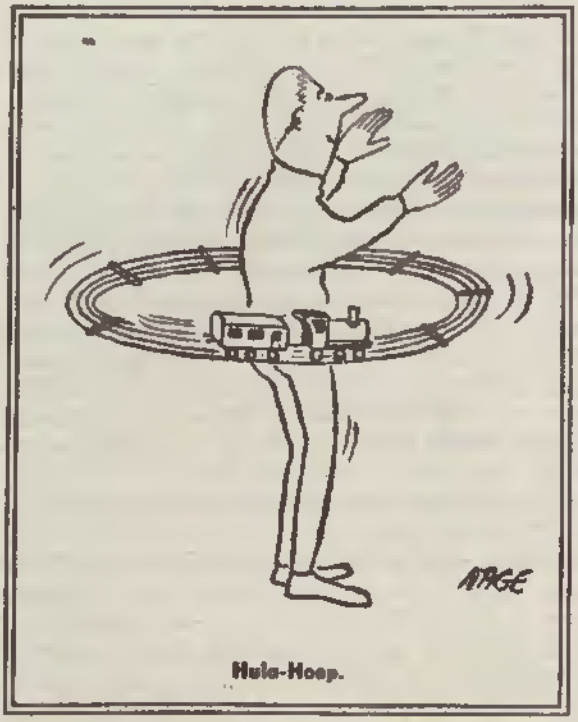
A revista alemã Eisenbahntechnische Praxis também publica agora uma secção filatélica da nossa temática, a exemplo de publicações ferroviárias de outros países, como a Bélgica, Espanha, França, Holanda, Itália, Noruega, Portugal, Suécia e Suíça.

Recenseamento Filatélico

Ferroviários filatelistas:

Zeferino Paiva Gonçalves — Posto de Máquinas Diesel-Eléctricas de Campolide — Lisboa.

BOM HUMOR...



Hula-Hoop.

De Lucerna ao Burgenstach e ao Pilatus

Por ARMINDA GONÇALVES

LUCERNA é uma das mais encantadoras cidades suíças que conheço — e conheço todas as de maior nomeada — uma cidade com traços medievais e uma vida moderna e cosmopolita.

Hotéis, algumas dezenas de hotéis cheios de gente que fala os mais diversos idiomas e procede das mais distantes paragens, desportos variados (desde os concursos hípicos ao ténis, ao golf, à natação e ao futebol), festas nocturnas no lago, praia de banhos, casino, jogo, exposições de arte, as célebres semanas internacionais de música, fazem parte do presente.

Do passado, do tempo em que as cidades se fortificavam para a resistência aos assaltos inimigos, restam as muralhas com seus torreões (1350-1407); desse tempo também, a Ponte da Capela, de traço angular com a Torre da Água (1333) toda de madeira, fechada, com pinturas no tecto e cobertura de telha, a Ponte dos Moinhos (1407), igualmente característica da época, algumas igrejas católicas, velhas casas marcadas pelos anos, velhos palácios — toda numa revivescência que prende e encanta quem a conhece; doutros tempos menos remotos, a Casa do Senado com o Museu Municipal, o Monumento ao Leão, etc.

De ontem, de hoje e de sempre, são as águas calmas ou encrespadas do lago (o Lago dos Quatro Cantões ou de Lucerna, do qual o Reuss, que divide em duas a cidade, é tributário), as águas que reflectem a brancura dos píncaros nevados e a estupenda gama dos verdes dos relvados, dos abetos e dos cedros; são as montanhas imutáveis desde sempre intermediárias entre o céu e a terra; são os horizontes cerrados pelas cadeias de montes que se sobrepõem ou se enfileiram, separados pelos vales profundos; são os vastos horizontes, a perder de vista quando observados das alturas.

Estradas correm ao longo das margens do lago. Por elas atinge-se, para lá dum recanto oposto, a pequena e histórica cidade de Altdorf, onde se ergue a estátua do herói lendário da independência helvética, Guilherme Tell, e do seu pequeno filho, sobre cuja cabeça o pai foi obrigado a atravessar com uma flecha numa maçã, prova terrível imposta pelo bailio do

Uma perspectiva da cidade. Ao fundo, a majestade branca do Pilatus

Outro aspecto de Lucerna e outras montanhas alpinas. O lago, as pontes e o Reuss

Imperador Alberto I para o castigar da falta de submissão, prova da qual o herói saiu vitorioso, assim como conseguiu salvar-se na fuga de barco dos que o perseguiam nas águas tempestuosas do lago.

Perto de Lucerna fica o Museu de Ricardo Wagner — um exilado na Suíça, um grande artista, um músico de génio que a Pátria depois cobriu de louros.

Depois da travessia do lago, o funicular, numa ascensão de 900 metros, levou-me ao Burgenstoch, maravilhosa estância de turismo e de repouso. Pela encosta, os cedros parecem batalhões escalonando-a. Em baixo, o verde da floresta confundia-se com a cor das águas mansas e esverdeadas. Em cima, alguns hotéis, uns de luxo, outros mais modestos, são miradouros magníficos. Embrenhei-me no arvoredo e espreitei lá em baixo o lago azul e tranquilo — e parecia que a montanha se cortava exactamente a pique.

Viver ali uns dias, como seria bom!

Integrar-me na paisagem, vivê-la em mim, aspirar a vida plena em comunhão com a natureza acudiu-me ao pensamento. Mas as horas dos viajantes apressados, como eu, são tão curtas, tão curtas! Teria de regressar sem sentir a embriaguez da solidão e do silêncio num ambiente de fascinante beleza como era aquele que me rodeava, que me fazia perder a noção da realidade.

E regressei a Lucerna.

Regressei para, no dia seguinte, de manhã, partir de barco novamente. A travessia do lago até Alpnachestad! Rochas abruptas, colinas suaves, manchas de verdura e a água azul parada, de reflexos verdes!

Outra vez o funicular. A subida entre abismos de estarrecer, a surpresa perante o inesperado!

Atingido o cume do Pilatus (2132 metros), a perspectiva é deslumbrante. Sucedem-se as cadeias de montanhas nevadas. E os desfiladeiros vertiginosos.

Frequentemente o vento soprava com violência. A atmosfera arrefecera.

O Sol que, momentos antes, punha uma alucinante luminosidade onde pousava, ocultou-se e uma bruma cinzenta toldou o horizonte. A neve começou a cair. Farrapinhos brancos tremulavam no espaço, roçavam o chão, desfaziam-se em água. Ouviu-se o ri-

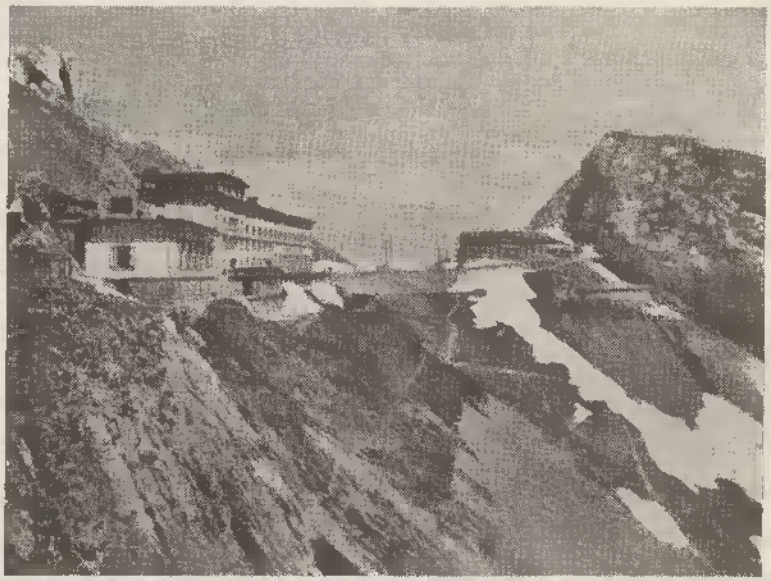
O arripiante caminho que conduz ao «Pilatus». O funicular sobe entre montanhas ciclópicas

bombar do trovão e um som cavo ecóou na imensa nave do céu pardacento. Os relâmpagos iluminavam os montes, as faíscas riscavam o espaço e desapareciam atrás das montanhas. Dificilmente venci o vento que me açoitava. Mas a tempestade passou tão rápida como chegara.

posição do turista, captando-o, conquistando-o com o meticuloso e encantador arranjo da sua casa — que é a Suíça inteira.

São mestres na arte de atrair e prender os forasteiros.

A limpeza das ruas, a harmonia urbana, feita de



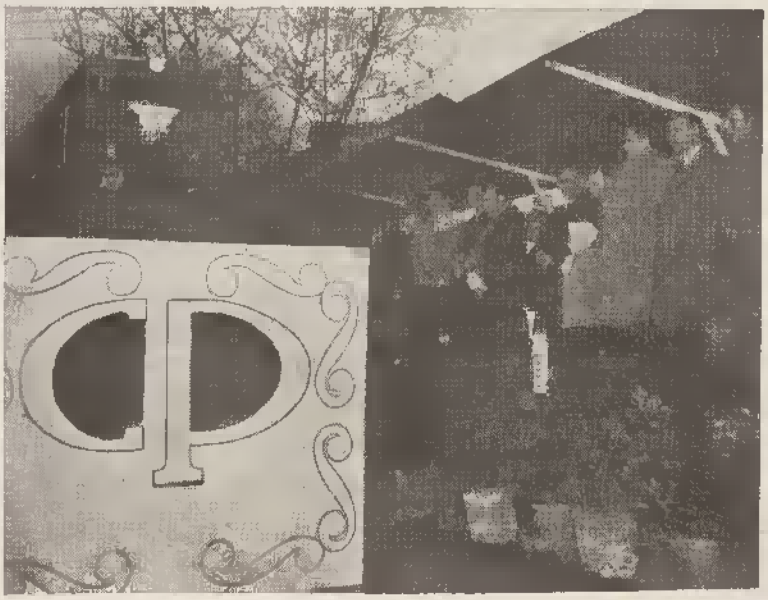
No cimo do «Pilatus». À esquerda, o Hotel «Pilatus Kulm»; à direita, a estação do funicular

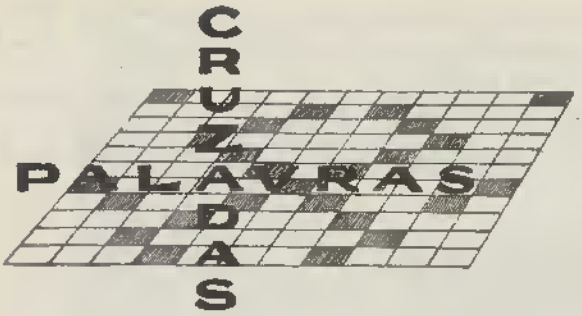
Almocei no «Pilatus-Kulm», um hotel como tantos hotéis acolhedores e repousantes, que os Suíços edificam em todos os locais onde a beleza suave ou áspera da paisagem pode atrair os visitantes.

Hotéis, caminhos de ferro, estradas, funiculares, teleféricos, cadeiras aéreas... tudo isto eles põem à dis-

enquadramento histórico, a calma ambiente, o contraste dessa calma com a majestade das ciclópicas montanhas, as torrentes que delas se desprendem e engrossam em caudais turbulentos enquanto não atingem a planície através da qual se vão lançar no mar, não mais se esvaem da nossa memória.

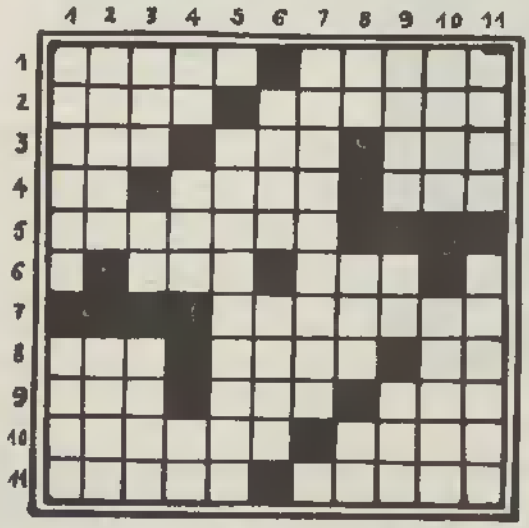
A passagem dum carro alegórico à C. P. no desfile do Cortejo de Oferendas a favor do Hospital do Barreiro, realizado em fins de Dezembro último, naquela vila





Por RUI L. SANCHES

Problema n.º 15



HORIZONTAIS:

1 – Agaçada; Fales na vida de alguém (pop.). 2 — Vasilha de aduelas; Ligada. 3 — Planta; Estrela; Monarca. 4 — Prep. e artigo; Modalidade desportiva; Divisão do tempo. 5 — Apreciam. 6 — Unidade das medidas de capacidade para sólidos do território de Damão; Ela!. 7 – Castanha clocha (pl.). 8 — Óxido de cálcio; Nascimento de um astro; Poeira. 9 — Nome de letra; Torrente; Numeral. 10 — Cidade portuguesa; Patranha. 11 — Pondes asas; Lugarejo.

VERTICAIS:

1 — Lugar público onde os literatos gregos liam as suas obras; Estação da linha do Oeste. 2 — Andas; Planta umbelífera com a qual se fabrica uma bebida aromática. 3 — Ate; Está; Molesta. 4. — Prep. e artigo; Chegar; Pref. designativo de repetição. 5 — Postos de sinais da via férrea. 6 — Península situada ao norte da Rússia europeia; Canção. 7 — Uma das partes das rodas dum veículo. 8 — Nome de letra (pl.); Pref. designativo de novo; Letra grega. 9 – Pedaço de pano ou papel; Antes de Cristo; Ilha do Arquipélago de Bijagós. 10 — Paraíso; Silva (a locomotiva). 11 – Abandono; Separar.

Solução do problema n.º 14

HORIZONTAIS:

1—Carel; Vapor. 2 — Elo; Opa; Ivo. 3 — Po; Atira; Al. 4 — Ufanara. 5 — Save; Muar. 6 — Cura; Pato. 7 — Bâle; Mosa. 8 — Assumar. 9 — Lê; Eivar; La. 10 — Ela; Lar; Ter. 11 — Mosco; Atura.

VERTICAIS:

1 — Cepos; Belém. 2 — Aló; Açã; Elo. 3 — Ro; Úvula; As. 4 — Aferese. 5 — Lota; Silo. 6 — Pina; Luva. 7 — Vara; Mará. 8 — Armamar. 9 — Pi; Autor; Tu. 10 — Ova; Aos; Ler. 11 — Rolar; Alara.

Os nossos CONCURSOS

Divertindo-se, pode ganhar dinheiro

PRÉMIOS — 300$00

A gravura que apresentamos mostra-nos a conhecida ponte do Poço de Santiago, localizada numa das linhas turísticas, de via estreita, mais apreciadas do centro de Portugal.

Está situada entre as estações de Sernada e Paradela.

N.º 45

À QUE LINHA PERTENCE?

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 43

Solução: — **Campanhã.**

Foram premiados — António Neves Tomaz Magalhães, maquinista de 3.ª cl. de Pocinho; João Neves dos Santos, factor de 3.ª cl. no Barreiro e Manuel Real Cordas, servente auxiliar em Elvas.

Melhorias ferroviárias em França

Por GUERRA MAIO

COMO é sabido, os comboios franceses são os mais rápidos da Europa, digamos mesmo do Mundo, pois os da América do Norte e do Canadá em nada se lhe aproximam.

Até ao começo da última Grande Guerra os caminhos de ferro alemães tinham sobre os franceses a vantagem de, não sendo tão velozes, chegarem sempre à tabela. Agora os comboios da França têm não só as marchas mais velozes como andam sempre à tabela. Chegam mesmo, em caso de atrasos, a recuperar o tempo perdido e alcançar o seu terminus à hora devida.

O «Sud-Express», atingindo a marcha comercial de perto de 120 quilómetros à hora, prepara-se ainda para maiores velocidades. Com o horário actual, faz o percurso Hendaia-Paris (816 quilómetros) em 7 horas justas e pretende a S. N. C. F. reduzir o percurso de 15 a 20 minutos, num futuro próximo — certamente em Junho de 1962.

Agora a S. N. C. F. está estudando um sistema especial de freios a fim de que as paragens se façam com a menor perda de tempo.

Actualmente a transmissão dos freios ao longo do comboio é assaz lenta e faz perder algum tempo, devido ao número de carruagens de que os rápidos se compõem, 16 a 22, ou seja o dobro da composição que eles tinham em 1913.

Pelo processo actual dos freios, as carruagens da frente começam a sentir a frenagem e só muito tempo depois ela actua na da cauda. Tal manobra, além de lenta, é incómoda para os passageiros. Por isso querem fazê-la ao mesmo tempo a toda a extensão do comboio e aplicá-la com toda a segurança. Por outras palavras: é preciso que o passageiro sinta à volta dele todas as possíveis comodidades.

A solução prevista pelos engenheiros franceses é ir além dos métodos até agora praticados, por assim dizer, em todos os comboios europeus.

Deve de certo ser conservado o freio automático, mas servir-se dele o menos possível, aplicando-se apenas as facilidades previstas, as quais devem ser transmitidas às carruagens da cauda eléctricamente, ou por melhor, instantâneamente.

É por essa razão que hoje os comboios rápidos franceses ainda estão longe da estação em que devem parar, já começam a reduzir a marcha, com prejuízo evidente do tempo e da comodidade do passageiro. Pelo processo em estudo e pelos resultados já obtidos, o maquinista pode apertar os freios apenas ao aproximar-se das agulhas, sem que o passageiro sinta o menor incómodo.

Anuncia-se que o primeiro comboio rápido a ter o novo sistema de freios será o «Mis-

tral», Paris-«Côte de Azur», seguindo-se-lhe o «Sud-Express», os quais, como é sabido, são os mais cómodos e mais rápidos da França. Apesar disso a Sociedade Nacional de Caminhos de Ferro quer dotá-las ainda de maior segurança e rapidez.

É tal o desejo que tem a S. N. C. F. em reter o público nos comboios, que anunciou, com alvoroço, o ganho de 30 minutos no percurso italiano do «Simplon-Oriente-Express» no sentido Belgrado-Paris.

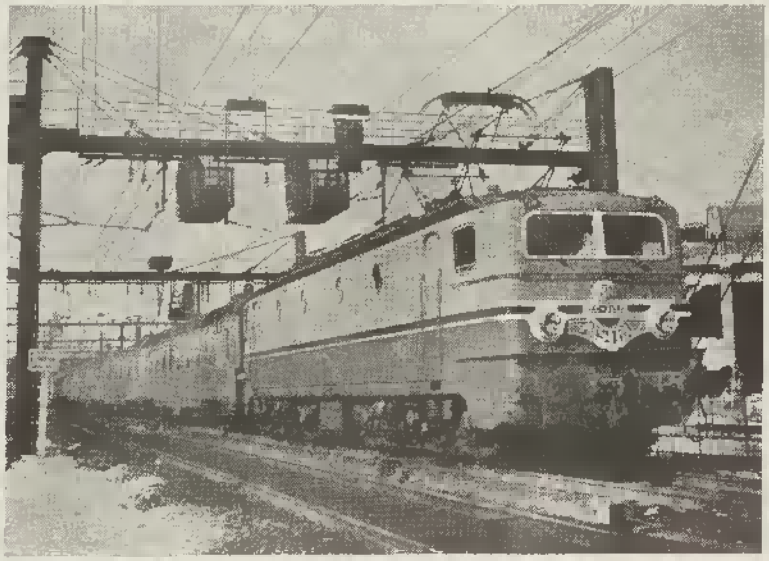
Também anunciou há dias que, a partir de 28 de Maio futuro, o serviço da revisão dos passaportes passa, no sentido Paris-Lisboa-Madrid, a fazer-se em Irun, o que permitirá um ganho de meia hora na chegada a esta estação do rápido n.º 1 e a partida de Paris do «Ibéria-Express» será uma hora e cinco minutos mais tarde, ou seja às 22,40 horas em vez de às 21,35 horas, tendo ganho também na marcha.

O prolongamento diàriamente e durante todo o ano a Lisboa do «Ibéria-Express», é o grande desejo dos caminhos de ferro franceses. Para isso é necessária a conclusão do renovamento da via em Espanha, trabalhos bastante adiantados de maneira a permitir uma apreciável redução do percurso de Fuentes de Oñoro a Hendaia. Nem tanto como isso, pois bastaria que, da fronteira portuguesa a Medina, cuja linha já está toda renovada com carris pesados, se possa marchar à velocidade comercial de 60 quilómetros à hora e de Medina a Irun, a 80 ou pouco mais.

Ora para que o «Ibéria-Express» possa ter utilização em Portugal é necessário que o percurso seja feito de dia, com partida de Lisboa pelas 8 horas no Verão e às 7 no Inverno.

Penso que em Maio ou Junho de 1962 tenhamos o «Sud-Express» a fazer o percurso Lisboa-Paris em 24 horas e o «Ibéria» no mesmo tempo ou em pouco mais. O primeiro será sempre o nosso grande comboio de luxo internacional e o segundo o popular.

Um e outro são absolutamente necessários ao turismo peninsular.



O «Mistral» — comboio de 16 carruagens (755 toneladas), liga Paris a Lyon (512 Km.) em 4 horas, à média de 128 Km./h, e com uma só paragem em Dijon

Uma viagem é um filme. O compartimento de um comboio é a síntese da vida social e mental de um povo.

Mário Gonçalves Viana

DELEGAÇÃO TURÍSTICA dos Ferroviários

Coordenação de ALBERTO DA SILVA VIANA

A ATC Francesa e o seu programa para 1961

Acaba de chegar à nossa Delegação o plano de viagens que o Secretariado Geral da Associação Turística dos ferroviários franceses e os Secretariados Regionais se propõem efectuar no corrente ano.

Por ele, constatámos o interesse dispensado pelos nossos colegas da França ao turismo social que, a par de um sadio aproveitamento dos tempos de férias, visa o enriquecimento cultural e educativo dos seus associados.

Assim, para 1961, foram previstas cerca de 60 excursões, com as mais variadas modalidades, que compreendem já todos os países da Europa e ainda outros continentes.

Algumas destas viagens tornaram-se clássicas: «Mozart», dedicada à Austria e ao grande compositor; «Festa da cerveja em Munique», «As Baleares e a Costa Brava»; «Os lagos italo-suíços»; «Alhambra» e «As três capitais nórdicas»; «Carnaval em Colónia», «Reno romântico», sem falar nas já consagradas ao nosso país, como sejam, «Fogueiras», «Bandarilhas» e «Avril au Portugal».

Certas viagens saem das tradicionais zonas geográficas para ir mais além, sempre em busca do desconhecido: — «Israel», «Jordânia», «Rússia», «México», etc. marcam nitidamente esta tendência.

É ainda superior o número de excursões promovidas no interior do país que, na sua generalidade, irradiam de Paris para toda a província francesa.

Ùltimamente, estão tendo um grande êxito os cruzeiros, entre os quais os do Egipto, Mar Negro, Adriático e Mar Egeu, Canárias e a que não falta este ano um cruzeiro à Madeira e Açores.

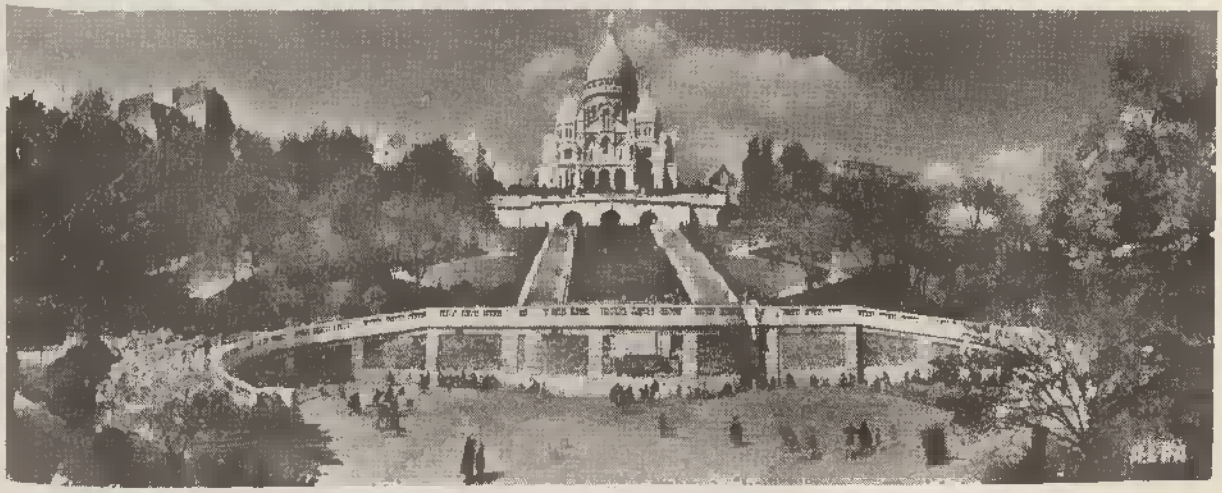
A par destas iniciativas, os nossos colegas franceses desenvolvem ainda um grande esforço no sentido de proporcionar aos jovens estadias de férias a preços módicos, pondo à sua disposição refúgios, chalets, acampamentos, todos com as necessárias condições de conforto e higiene.

No âmbito destes empreendimentos são também organizados numerosos programas de fim de semana dedicados aos desportos de Inverno e aos prazeres da neve e da altitude.

Registamos, com o maior prazer, este invulgar esforço associativo dos nossos amigos franceses em prol de um elevado ideal educativo e de fraternidade ferroviária que confere à ATC francesa lugar de destaque no grande movimento «atecista».

Excursão a Paris

A anunciada excursão a Paris, à qual fizemos referência no número anterior, despertou o maior inte-



A igreja do «Sacré-Coeur», na colina de Montmartre, é um dos mirantes de Paris

«Paris à noite», um dos números aliciantes do programa da nossa próxima excursão à capital francesa

resse, o que foi para nós motivo de grande satisfação.

Encontra-se quase preenchido o número máximo de participantes previsto para esta viagem, razão por que se aconselha aos interessados, ainda hesitantes, a não demorarem a sua inscrição.

Concentração internacional ferroviária: «Os lagos suíços»

Conforme dissemos no número de Fevereiro, estamos a organizar uma excursão aos *Lagos Suíços* por ocasião desta manifestação internacional promovida pela ATC suíça.

Deste modo, os ferroviários portugueses que desejam participar da referida concentração ferroviária, serão acompanhados em todo o percurso por um representante desta Delegação Turística, nos termos das nossas habituais excursões ao estrangeiro.

Damos a seguir, nas suas linhas gerais, o programa previsto para esta viagem, a realizar em Junho de 1961.

7/6 (4.ª feira) — 8h30 p. LISBOA-Santa Apolónia, em carruagem directa a HENDAYE (1. 3 cl.).
11h15 c. HENDAYE. Formalidades fronteiriças. Seguimento no rápido das 14 h. e 30 (1. 2 cl.).

8/6 (5.ª feira) — 23h00 c. PARIS-Austerlitz. Condução ao hotel e alojamento (1.º serviço D. T. F.).

9/6 (6.ª feira) — Dia livre com pensão completa.

10/6 (Sábado) — Pequeno almoço.
12h05 p. PARIS-Est.
19h39 c. BASILEIA. Mudança de comboio. Jantar no restaurante da estação.
21h00 p. BASILEIA.
22h45 c. ZURIQUE. Condução ao hotel e alojamento.

Uma visão nocturna de Genebra com o jacto de água iluminado

12/6 (2.ª feira) — Pequeno almoço. Condução à estação.
8h53 p. ZURIQUE.
10h10 c. FLUELEN.
11h30 Concentração na estação de Fluëlen dos participantes dos diferentes países. Almoço.
14h20 p. de barco pelo lago dos Quatro Cantões, para LUCERNA (chegada cerca das 16h30). Condução ao hotel. Jantar e alojamento.

13/6 (3.ª feira) — Pequeno almoço. Condução à estação.
7h00 p. LUCERNA.
9h00 c. INTERLAKEN OST.
9h20 excursão facultativa ao JUNGFRAU.

11/6 (Domingo) — Pequeno almoço. Visita da cidade em autocarro. Almoço.
Passeio no lago de Zurique.
Jantar e alojamento.

16/6 (6.ª feira) — Pequeno almoço. Passeio facultativo ao Castelo de Chillon, um dos sítios mais românticos da Suíça. Almoço. Condução à estação (final da concentração internacional ferroviária).
13h29 p. MONTREUX.
14h36 c. GENEBRA. Visita da cidade em autocarro. Condução à estação.
19h54 p. GENEBRA em carruagem directa a IRUN (1. 2 cl.). Merenda de viagem para o jantar (último serviço da D. T. F.).

17/6 (Sábado) — 12h50 c. IRUN. Formalidades fronteiriças.
19h00 p. IRUN em carruagem directa (1. 2 cl.).

18/6 (Domingo) — 23h40 c. LISBOA-Santa Apolónia.

Preço aproximado por pessoa . . 1.500$00

Mais uma recordação da época passada: o 2.º grupo que visitou a Praia de Santa Cruz

JOCH, (4.158 m.), pelo caminho de ferro de montanha. Almoço. Regresso a INTERLAKEN OST pelas 17h30. Instalação no hotel. Jantar e alojamento.

14/6 (4.ª feira) — Pequeno almoço. Condução ao cais de embarque.
10h30 p. de barco par GUNTEN, nas margens do lago de Thoune. Almoço. Continuação em barco até THOUNE e em comboio para BERNA (chegada pelas 17h00). Condução ao hotel. Jantar. Festa de confraternização com a ATC Suíça. Alojamento.

15/6 (5.ª feira) — Pequeno almoço. Condução à estação.
8h45 p. BERNA (via Thoune-Spiez-Zweisimmen-Gstaad).
12h00 c. MONTREUX. Condução ao hotel. Almoço. Excursão pelo caminho de ferro de montanha a ROCHERS DE NAVE (vista magnífica sobre os Alpes). Regresso a MONTREUX, pelo fim da tarde.
Jantar e alojamento.

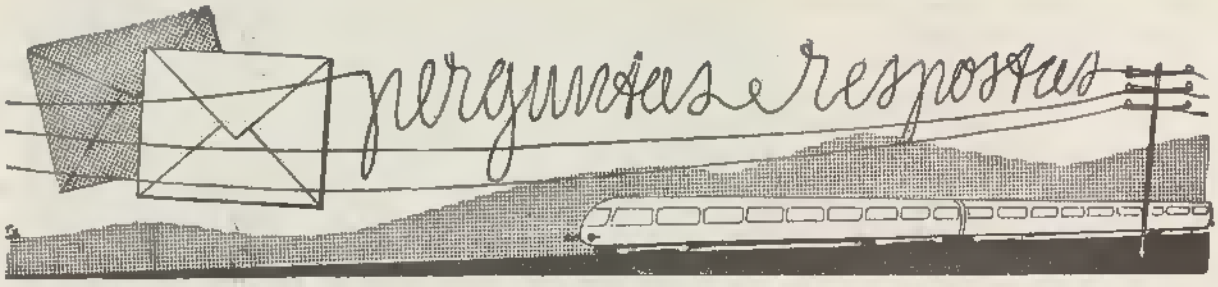
Excursão à Serra da Estrela

Realizam-se, no corrente mês, dois passeios à Serra da Estrela, que darão início à época turística de 1961.

As inscrições fizeram-se num ritmo de entusiasmo que mostra bem até que ponto a neve, espectáculo raro para os ferroviários da capital, constitui motivo aliciante para um passeio de domingo, nesta quadra de Inverno.

Agradecimento

Manuel Ferreira, chefe de lanço da 2.ª Secção de Vias e Obras, em Castelo Branco, vem por este meio manifestar o seu maior reconhecimento a todos os colegas de trabalho que se dignaram acompanhar à sua última morada, em 28 de Janeiro, sua extremosa esposa.



Divisão da Exploração

Serviço da Fiscalização das Receitas

Pergunta n.º 2 189/Cons. n.º 382-F. — Peço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado. (P. V.)

De Amarante para Lisboa (Rego)

2 ex. com parafusos de ferro	31 kg.
5 » » ferro em obra ordinária	112 kg.
10 feixes ferro laminado	560 kg.

Distância 408 Kms.

Tarifa Geral 2.ª e 3.ª classes, respectivamente.

Tarifa Geral 2.ª cl. Transporte	317$50 × 0,15 =	47$63
» » 3.ª » »	288$80 × 0,56 =	161$73
Manutenção	18$00 × 0,71	12$78
	16$00 × 0,71	11$36
Registo e aviso de chegada		4$00
Total		237$50

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

Distância 408 Kms.

Parafusos de ferro, Aviso ao Público B n.º 260 pelo mínimo de 50 kgs.

Ferro em obra ordinária, Tarifa Geral 2.ª classe

Ferro laminado Aviso ao Público B. n.º 285, pelo mínimo de 1 000 kgs.

Aviso ao Público B. n.º 260 Transporte	408 × 33 × 0,05	6$74
Manutenção	18$00 × 0,05	$90
	16$00 × 0,05	$80
Tarifa Geral — 2.ª classe	317$50 × 01,2	38$10
Manutenção	18$00 × 0,12	2$16
	16$00 × 0,12	1$92
Aviso ao Público B. n.º 285	408 × $40 × 1,00	163$20
Manutenção (transbordo)	16$00 × 1,00	16$00
Registo		3$00
Aviso de chegada		1$00
Arredondamento		$08
Total		233$90

///

Pergunta n.º 2 190/Cons. n.º 382-F — Peço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado. (G. V.)

De Évora para Coimbra

1 grade c/ pombos correios 12 kg. (Não são pertença de Sociedade Columbófila)

Distância — 293 kms.

Tarifa Geral base 6.ª

Transporte	561$00 × 0,02 =	11$22
Manutenção	18$00 × 0,02 =	$36
Registo e aviso de chegada	=	4$00
Arredondamento		$02
Total		15$60

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

Distância 293 kms.

Tarifa Geral base 5.ª com o recargo de 50 %.

$$\text{Transporte} = 732\$20 + \frac{732\$20 \times 50}{100} =$$

	= 1 098$30 × 0,02 =	21$97
Manutenção	18$00 × 0,02 =	$36
Registo		3$00
Aviso de chegada		1$00
Arredondamento		$07
Total		26$40

Esclarece-se o consulente que ao transporte de pombos correios não pertencentes a Sociedades ou Grupos Columbófilos, corresponde a aplicação da Tarifa Geral base 5.ª com o recargo de 50 %, sem qualquer redução, conforme se prevê nas Instruções Complementares ao Livro E 11 (página 166).

Se os pombos correios forem, porém, expedidos por Sociedades ou Grupos Columbófilos, o preço de transporte a aplicar é o da base 6.ª da Tarifa Geral, com a redução de 50 %, conforme o disposto no Aviso ao Público B. n.º 13.

As declarações de expedição para estes transportes com redução devem conter a aposição do carimbo das entidades expedidoras. (Ver pág. 165 das Instruções Complementares ao Livro E 11).

Rectificação

Na pergunta n.º 2 182/Cons. n.º 378-F, publicada no Boletim da C. P. n.º 377, saiu alterado o enunciado do peso dos dois cabazes com cabritos mortos, da remessa de Grande Velocidade de Mourisca (Vouga) a Cacém, e onde se lê, 2 cabazes com cabritos mortos, 34 quilos, deve ler-se: 2 cabazes com cabritos mortos, peso 54 quilos.

Serviço do Movimento

Pergunta n.º 2 191/Cons. n.º 308-M — Cruzando em Elvas o comboio n.º 2 326 com o n.º 2623, foi este cruzamento alterado para Santa Eulália em virtude do atraso deste último comboio, pelo que a estação de

Elvas forneceu o modelo M 116 em conformidade com o Art.º 43.º do Anexo ao Regulamento n.º 2.

Como o cruzamento se realizou em Santa Eulália os chefes de ambos os comboios estabeleceram o modelo M 126, assinalando o n.º 4 de harmonia com o Art.º 27.º do Regulamento 2.

Tendo sido já fornecido por Elvas o modelo M 116, desejo ser ilucidado sobre se, nas linhas de Exploração Económica, é regulamentar o estabelecimento do modelo M 126.

Resposta — O Anexo ao Regulamento n.º 2 para o Regime de Comando Centralizado determina sòmente a entrega do modelo M 116 em Elvas, sendo portanto dispensado o estabelecimento do modelo M 126 devendo proceder os chefes dos comboios e das estações em conformidade com o que se encontra determinado no Art.º 26.º do referido Anexo.

///

Pergunta n.º 2192/Cons. n.º 309-M — Por motivo de interrupção da linha descendente, entre duas estações designadas pelas letras X Y, houve necessidade da circulação de comboios se fazer temporàriamente em via única pela linha ascendente, mediante pilotagem.

Na estação X estava previsto o cruzamento do comboio A com o comboio B, mas devido ao atraso deste último, o cruzamento realizou-se na estação Y, sem que a estação X tivesse fornecido o respectivo modelo M 116 ao pessoal do comboio A por tal formalidade ser julgada desnecessária nos casos em que a circulação de comboios é feita mediante pilotagem, baseando este critério na redacção do artigo n.º 159 do Regulamento 2 que, referindo-se a fornecimento de boletins, não menciona o de alteração de cruzamento.

Como nem todos os agentes julgam este procedimento acertado, rogo esclarecer qual a verdadeira interpretação que se deve dar ao citado artigo 159 do Regulamento n.º 2.

Resposta — O raciocínio exposto está errado.

Nas interrupções imprevistas, é estabelecido o serviço temporário em via única mediante pilotagem precisamente para se garantir uma maior segurança da circulação de comboios, e nunca com o intuito de dispensar o cumprimento de formalidades que o regulamento prescreve, como pode supor-se.

Além disso o último período do artigo 159.º do Regulamento 2 é bastante claro para não deixar dúvidas a ninguém.

Nele se diz que:

«*Todas as medidas de segurança*, tais como, pedidos e concessões de avanço, boletins de marcha com precaução, boletins de ultrapassagens, etc., *são obrigatórias quando a circulação se faz mediante simples ou dupla pilotagem*».

A locução latina «etc.», que finaliza o exemplo dado no mesmo período, significa: «e outros boletins».

Deste modo o fornecimento do modelo M 116 ao condutor e maquinista do comboio A era imprescindível.

Serviço de Telecomunicações e Sinalização

Pergunta n.º 2193/Cons. n.º 5-T — Peço dizer-me como se procede para abrir ou fechar um sinal de manobras, a partir do Posto local, num Posto de Sinalização eléctrica do tipo «SIEMENS».

Resposta — Primeiramente o posto local pede autorização de manobras, actuando-se, para isso na tecla de pedido de manobras local (Ped. M. L.). Uma vez concedida tem-se dela conhecimento pela luz que se acende na lâmpada de Aut. M. L. (autorização de manobra local).

Pode agora proceder-se à abertura do sinal que se pretende e, para isso, basta carregar na tecla que acciona o respectivo sinal.

Para fechar o sinal, actua-se na tecla do comando individual de agulha (C. I. A. G.) e na tecla do sinal correspondente, havendo o cuidado de, primeiramente, libertar a tecla do sinal e só depois a tecla do C. I. A. G.

Serviço da Fiscalização das Receitas

Pergunta n.º 2194/Cons. n.º 384-F — Peço dizer-me se os agentes da Companhia podem utilizar lápis para preenchimento das declarações de expedição, na parte relativa às indicações a cargo das estações.

Resposta — Como se observa no «N. B.» inserto na parte inferior do anverso das declarações de expedição, nem o Público nem os agentes da Companhia devem utilizar lápis para preenchimento das mesmas declarações de expedição.

///

Pergunta n.º 2195/Cons. n.º 385-F — Peço me seja esclarecido se está certo o seguinte processo de taxa:

Cobrança a efectuar a passageiro portador de bilhete de assinatura do Capítulo I da Tarifa Especial n.º 4-P, de 3.ª classe, de São Martinho do Campo a Parada, que toma o comboio n.º 6124 em Cete, declarando seguir até Valongo:

Cete a Valongo 15 km. 15 × $28 =	4$20	
Aumento de 20 % = ...	$84	
Arredondamento = ...	$06	5$10

Distância de São Martinho do Campo a Parada, correspondente ao preço do citado bilhete de assinatura 9 km.

9 km × $28 = ...	2$60
Import. a cobrar	2$50

Resposta — A taxa apresentada está errada.

Segue detalhe como corresponde:

15 × 28 = ...	4$20	
20 % = ...	$84	
Arredond. = ...	$06	5$10

Distância de S. Martinho a Parada 15 km.

Preço de 1 bilhete da Tarifa Geral a 15 km. (a deduzir)	4$20
A cobrar.	$90

PESSOAL

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO

Da esquerda para a direita: — José Maria Gomes Fernandes, Mário José Plácido, José Artur Mendes e António Correia, serventes de 1.ª cl.; Manuel José de Sousa, assentador de 1.ª cl. e Francisco de Carvalho, marinheiro de 2.ª cl.

Da esquerda para a direita: - Luzitânia de Figueiredo, Carmina Carraca, Emília Cândida Ferreira, Amélia Floro, Joana Marques Correia e Margarida de Jesus, guardas de P.N. de 1.ª cl.

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR

Da esquerda para a direita: — *Fernando Luís*, operário de 2.ª cl.: — encontrando-se deitado ouviu passos e vozes, e levantando-se verificou que à sua aproximação fugiam dois indivíduos, que abandonaram junto de um vagão-cisterna 4 tambores vazios, destinados ao roubo de gasóleo; *Elísio Mendes Pires*, assentador de 2.ª cl.: — viajando na automotora 3 012, no gozo de descanso semanal, viu entre os Kms. 90,426 e 91, 452-B. Baixa várias travessas a arder, e munindo-se de uma bita e pá extinguiu o incêndio, evitando um possível acidente com o comboio 3 162; *Manuel do Nascimento Ciríaco*, assentador de 1.ª cl.: — achou uma bolsa com uns óculos graduados, ao Km. 61,220-Tua, e fez entrega ao seu chefe de distrito; *Sebastião Gonçalves Rebordão*, chefe de lanço de 2.ª cl.: — estando de folga, ao ter conhecimento de que havia um incêndio numa fábrica de álcool junto da P.N. do Km. 101,925-Norte, dirigiu-se ao local e ali permaneceu até à extinção do mesmo, a fim de tomar as medidas necessárias no caso de as chamas atingirem a linha; *Joaquim Marques Barradas*, assentador de 2.ª cl.: — em dia feriado, quando ia embarcar no comboio 121, notou um carril partido ao Km. 66,120-Norte, deu conhecimento do facto ao seu chefe de distrito e colaborou na substituição, deixando por isso de fazer a viagem; *Francisco Alegria Brás*, revisor de bilhetes de 3.ª cl.: — encontrou numa carruagem um relógio, que prontamente entregou ao chefe da estação de Lisboa-R.

NA CAPA: «O SR. PRUDENTE CHEGA SEMPRE ADIANTADO»..
de António das Neves Rodrigues, de Lisboa
3.º prémio do tema II do nosso Concurso Fotográfico

Freios de ar comprimido KNORR

para veículos de caminhos de ferro e veículos motorizados

Ha dezenas de anos que os produtos KNORR têm uma fama mundial. O programa de fabrico abrange freios de ar comprimido de efeitos directo e indirecto, freios de ar comprimido comandados eléctricamente, assim como freios de vácuo para todos os veículos de caminhos de ferro; além disso instalações para a produção de ar comprimido e instalações secundárias, accionadas por ar comprimido.

Freios de ar comprimido de afrouxamento simples e múltiplo e freios de ar comprimido e de vácuo combinados para locomotivas. Para automotoras rápidas e outros veículos de caminhos de ferro fornecemos freios de frenagem magnética sobre os carris. Também para veículos motorizados, tais como, omnibus, camiões, tractores e reboques têm sido aplicados os freios de ar comprimido KNORR com excelentes resultados.

O freio KNORR pelo seu trabalho eficaz comprovado durante mais de 50 anos, para a viação, desempenha um papel decisivo no progresso da técnica de frenagem.

KNORR-BREMSE

Representantes gerais para Portugal e Ultramar:

INDUMA *MÁQUINAS INDUSTRIAIS, LIMITADA*

Av. António Augusto de Aguiar, 86-3º **LISBOA**

COMPANHIA EUROPÊA DE SEGUROS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

Serviço combinado para a C. P. para o seguro de Mercadorias, Bagagens e Passageiros, em todas as Estações

AGENTES EM TODO O PAÍS

Representantes em 30 Países, na Europa, Estados Unidos da América, Canadá e África do Norte

Rua do Crucifixo, 40 — LISBOA

Tel. 2 09 11 — 2 23 79 — 2 33 61/2

Máquinas de costura — Radiadores e Caldeiras para aquecimento central — Caloríferos — Fogões de cozinha — Banheiras e outro material sanitário de ferro esmaltado — Marmitas e equipamento complementar para grandes cozinhas — Bombas centrífugas e manuais — Acessórios de ferro maleável para canalizações — Acessórios para linhas de alta tensão — Tubos para canalizações e outros usos — Obra de ferro fundido normal e de ferro maleável — Galvanização de artigos de ferro

Fabricantes

Indústrias A. J. Oliveira, filhos & C.ª, Lda.

OFICINAS METALÚRGICAS «OLIVA»

S. JOÃO DA MADEIRA