APAC

bastão-piloto

nº 4
abril
1981

ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA DOS AMIGOS DOS CAMINHOS DE FERR

boletim informativo interno mensal

Redacção: F. Santos, M. Levy e M. Santos
Composição: n' "O CARRIL" Coimbra



Passou no dia 1 de Abril, um aniversário que se comemora e se recorda 75 anos da chegada do comboio a Vila Real.

Nós os Homens da APAC olhamos com desvelo e com carinho especial, todo este reviver de uma época que infelizmente se prolonga até aos nossos dias, mas que nos toca profundamente.

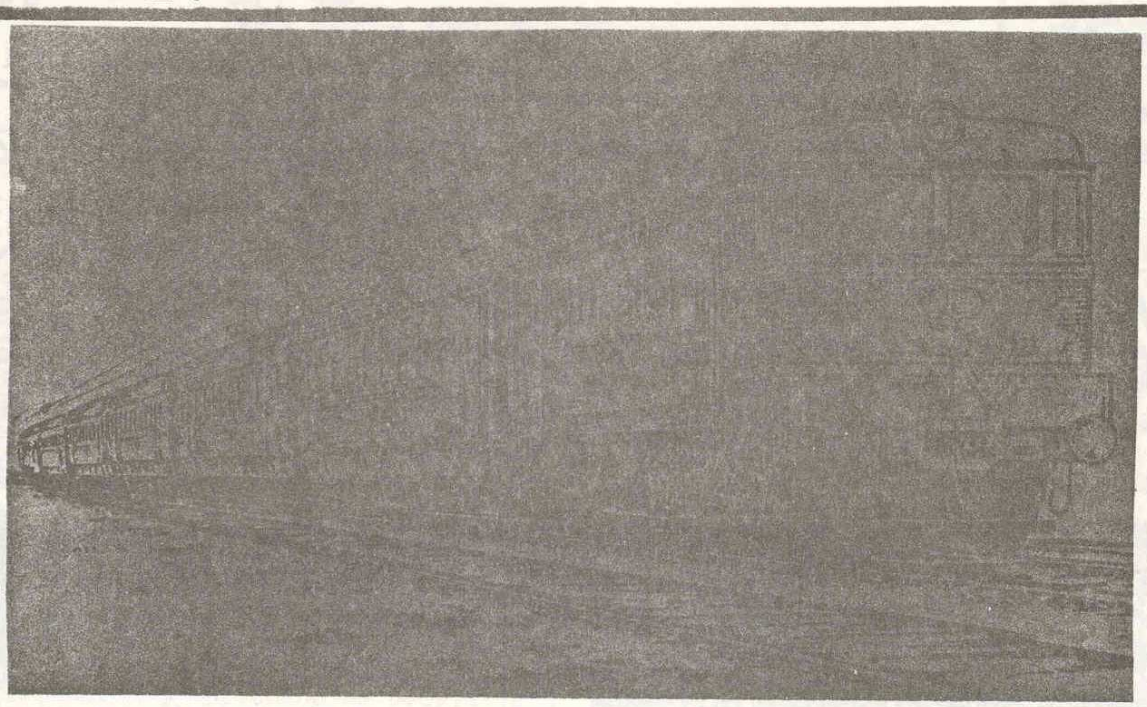
A APAC como corpo colectivo cujos objectivos se encontram intrinsecos à formação da Associação, deverá aplicar a dinamica própria de vivência na sociedade actual, mas sem que o seu nome, prestigio e valor percam qualidade , ultrapassando-se comodismos, conformismos e isolacionismos.

Propomo-nos nestas linhas demarcar com sinceridade a critica da acritica em que nos envolvemos com frequência em lutas de corredores fechados ,de circuitos ciclicos voltando sempre ao ponto inicial, sem nunca se definir o essencial, separando toda a essencia do não fundamental.

Que pretendemos ?

Pretendemos visionar , sublinhando numa referência factual, as comemorações como efemérides históricas próprias, que têm o seu lugar no tempo preciso, dentro de uma evolução técnica e tecnológica actual e das necessidades próprias, visando um apoio eficaz à estrutura de transportes.

Pretendemos que os 75 anos da chegada do comboio a Vila Real sejam mais do que um assinalar de recordações ou mesmo mais do que um epitáfio sepulcral : "AQUI JAZ A LINHA DO CORGO, FALECIDA NO ANO DE 1981 ,AO FIM DE 75 ANOS DE EXISTÊNCIA APÓS PROLONGADO SOFRIMENTO"



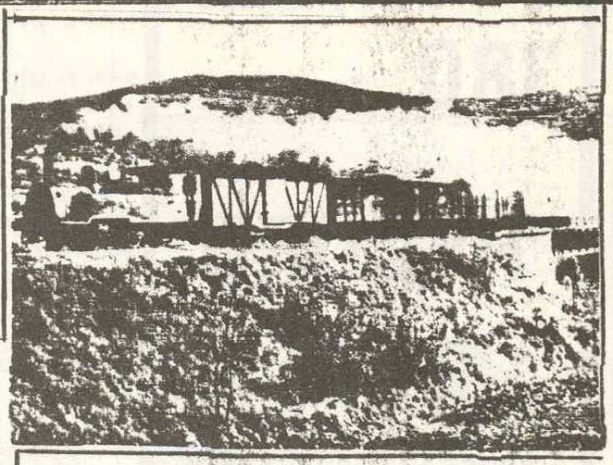
ENTREVISTAS NO M.T. E S.E.C.

O Presidnete e vice-presidente da APAC - Sampaio Ribeiro e Mauricio Levy - foram recebidos no Ministério dos Transportes e na Secretaria de Estado da Cultura, em resposta a nossa carta enviada a esses organismos.

No Ministério dos Transportes a entrevista foi com o Chefe de Gabinete do Secretário de Estado dos Transportes Interiores, tendo decorrido da melhor forma. O Dr. Pinto Pereira manifestou o seu interesse em apoiar a APAC e pediu-nos para tal que, sempre que achassemos necessário, recorressemos ao MT, pedindo a sua colaboração em casos concretos. Por nossa parte entregámos um exemplar dos nossos Estatutos e informámos o nosso interlocutor das Actividades planeadas para este ano pela APAC tendo-o informado que,por certo, não deixaríamos de recorrer ao MT em varios casos, como por exemplo na concretização do nosso Ciclo de Conferências.

Na SEC fomos recebidos pelo encarregado dos Serviços de Animação Cultural a quem igualmente expusemos os objectivos da APAC. O sr. Modesto Navarro que nos recebeu, depois de convencido do interesse cultural que a nossa Associação apresentava, ofereceu-se igualmente para nos apoiar, de forma modesta, em casos concretos, tendo igualmente recomendado um contacto com o Instituto Português do Património. Dirigiu-nos a seguir ao Departamento de Cinema no qual fomos igualmente bem recebidos tendo esse Departamento aprovado entusiásticamente a ideia de efectuarmos um Ciclo de Cinema para o qual foi discutido o apoio que esses Serviços nos podem dar, e que em primeira aproximação, parece ser bastante importante.

"o comboio apitou três vezes..."



170. Sifflet. — La multiplicité des trains et des manœuvres avait fini par donner une extrême fréquence à l'usage du sifflet, réglé par d'anciennes dispositions. Comparées à celles de nombreux pays étrangers, nos gares étaient devenues de ce chef fort bruyantes. Un des usages les plus intéressants de cet avertisseur sonore, l'avis aux imprudents qui se laissent surprendre sur les voies, perdait de sa valeur.

La modération dans l'usage du sifflet, surtout sa suppression au départ, a été une fort heureuse réforme. C'est un succès de bon augure dans la lutte générale contre le bruit.

SAMPAIO RIBEIRO

Este maravilhoso pedaço de texto foi retirado do livro "LA MACHINE LOCOMOTIVE", de Édouard Sauvage, décima edição revista e actualizada por André Chapelon, em 1947; sendo este livro um dos mais completos na descrição pormenorizada de todos os orgãos de uma locomotiva a vapor, é tudo o que diz em matéria de apitos!

Imaginemos, pois, que já em 1947 alguém em França se regozijava bastante por terem sido suprimidos os avisos sonoros à partida dos comboios e considerava as suas gares demasiado barulhentas em comparação com as de numerosos países estrangeiros! Devo dizer que em 1958, a primeira vez que saí de comboio para o estrangeiro, logo reparei que, a não ser em Espanha, de dia os comboios raramente apitavam dentro das povoações (estações incluídas) e de noite nunca apitavam. Na Suiça, por exemplo, o apito das locomotivas é limitado a um silvo de fraca intensidade que cumpre bem o seu papel, quando é necessário, e não incomoda ninguém.

E entre nós, trinta e quatro anos depois de ter sido publicado o livro citado, *o que se passa? Passa-se, por exemplo*, que quem pernoitar no Porto nas imediações da Estação de S. Bento dificilmente consegue dormir depois das seis horas de manhã dado o contínuo festival de apitos (ou buzinas?) que existe na estação. Dei este exemplo por ter experiência dele e por o Porto ser uma cidade de intenso tráfego ferroviário, mas não quero com isto dizer que noutras cidades (ou até no Porto, próximo de Campanhã) o problema não seja idêntico.

Outro dia, em viagem para o Porto no comboio "Sete Colinas", apercebi-me de que o maquinista, de Coimbra para o norte, raramente largava a buzina! Então de Aveiro em diante poder-se-á dizer que foi um arraial contínuo. Recordando que o comboio chega ao Porto às 23h35m (e chegou mesmo!), imaginemos quantas crianças não estariam já a tentar dormir nas inúmeras casas que se situam nas proximidades da via, ao longo do percurso.

Para quando encarar entre nós bem de frente o problema da poluição sonora? Será que não sabemos viver sem barulho? O que se ganha com o uso e abuso dos apitos? Estamos solidários com o espírito do texto apresentado e julgamos que o que é excessivo perde o seu valor intrínseco, acabando por tornar-se contraproducente. Não será possível criar outros tipos mais eficientes de segurança ferroviária? Porque não tentamos, ao menos, imitar o que de bom se tem feito no estrangeiro nesse sentido? Estamos crentes que, se o problema for devidamente estudado e equacionado, ele será resolvido.

Não somos menos do que os outros!

380 km/h

"RECORD"

M. LEVY segundo "la vie du rail"

No dia 26 de Fevereiro de 1981 foi batido um novo "record" do mundo de velocidade sobre carris. Parece útil evocar as anteriores marcas, obtidas igualmente pela SNCF.

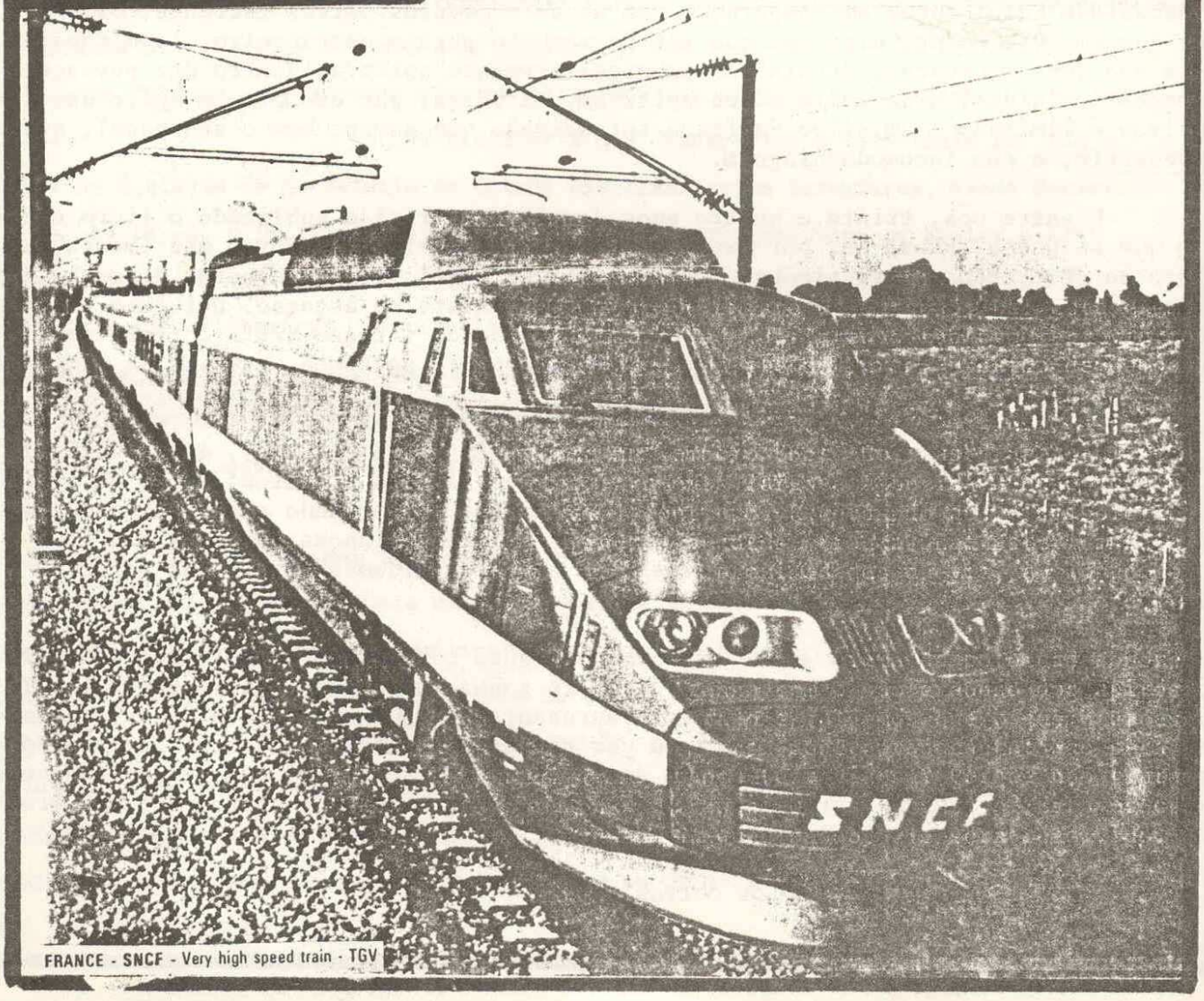
Nos dias 28 e 29 de Março de 1955 a SNCF bateu o "record" do mundo de velocidade de que já era detentora desde 1954 (21 de Fevereiro), dia em que a CC7121, rebocando 3 carruagens de 37 ton. cada, atingia a velocidade de 243 km/h.

Em 1955 a velocidade atingida foi de 331 km/h. Os grandes problemas que se punham na altura diziam respeito à captação da corrente pelos pantógrafos e aos possiveis efeitos de deformação da via provocados pelas acelerações tranversais sobre os carris; a obtenção da velocidade em si mesma não apresentava dificuldade.

As composições escolhidas foram a máquina CC7107 (ALSTHOM) e BB9004 (MTE) que rebocariam cada uma delas 3 carruagens D.E.V. de 3ª classe C10 de 34,5 ton. cada. O "record" foi obtido em 28 de Março com a CC e em 29 com a BB. As transformações levadas a cabo nas duas composições foram poucas o que permitia afirmar que as velocidades tinham sido obtidas com máquinas de série. As principais adaptações diziam respeito à máquina (modificação da "desmultiplicação" motor-rodas de 2,6 para 1,14 na CC e de 2,51 para 0,85 naBB; adopção de pantógrafos especiais; farois tapados e parabrisas protegidos) as carruagens(ligadas entre si por"cintas"de borracha destinadas a eliminar os espaços entre elas para melhorar o aerodinamisme; o mesmo em relação a ligação maquina-carruagens e uma carenagem no fim da composição também pela mesma razão; rodas monobloco - tal como nas maquinas-)

O troço escolhido foi o de Lamothe-Morcenx (na linha Paris-Bordéus bem conhecida dos utentes do "SUD-EXPRESS"), troço rectilíneo com uma única curva no final. Um reforço da corrente de alimentação obtida pela utilização de duas subestações móveis, elevou a tensão de 1500V para 1900V.

Durante os percursos os pantógrafos da CC desfizeram-se em chamas pelo que esta passou pelos fotógrafos a 272 km/h em "roda livre"!! Quanto à BB um problema na aparelhagem fez com que atingisse os 331Km/h com os motores parcialmente "shuntados" !!! Mesmo assim qualquer das máquinas desenvolveu 13000CV em vez dos 4000CV habituais. A via, essa, ficou em estado miserável!!!



FRANCE - SNCF - Very high speed train - TGV

Vinte e seis anos depois esse "record" era batido novamente. Se o aumento de velocidade não é espantoso (muito embora o objectivo de 100m/sec. -360 km/h-foi ultrapassado) as condições em que se estabeleceu a marca foram muito diferentes. Desta vez nem a via nem o material (e especialmente os pantógrafos) sofreram qualquer dano, fruto das investigações despoletadas pelos resultados do "record" anterior; se os 331 km/h tinham sido obtidos levando maquinas e via até ao seu limite deta vez tudo se passou de tal maneira que,por exemplo, os parametros fundamentais do sistema bogie-carril não ultrapassaram os valores admitidos para um comboio normal a 160 km/h !!

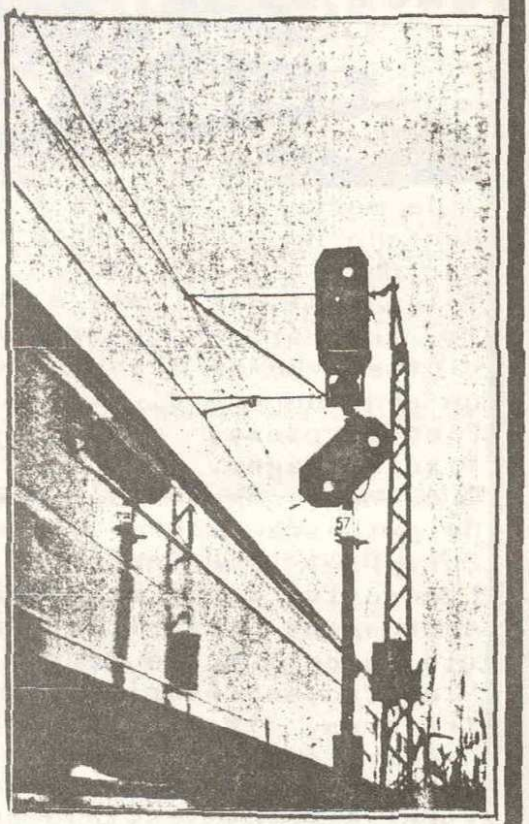
O "record" de 26 de Fevereiro de 1981 foi obtido com a composição TGV nº 16 (motoras 23031/23032) e 5 carruagens (em vez das 8 habituais). Deste modo o peso total era de 302 ton.. A desmultiplicação foi igualmente levemente modificada (51,44 em vez de 54,41) e as rodas motoras viram o seu diâmetro aumentar para 1050 mm(em vez de 920mm)

A catenária foi desenrolada com fio de 150mm em vez de 120, tendido a 2000daN em vez dos 1500daN normais.Para evitar ter de baixar o pantógrafo nas zonas de intersecção das subestações estas foram "shuntadas" sendo todo o sector alimentado por uma unica que mesmo assim forneceu 29Kw (em vez de 25Kw normais) Desta forma os motores receberam 1270 V em vez dos 1070V habituais. Disposições especiais de travagem foram adoptadas (utilização única de freio reostático entre 360 e 200 km/h).

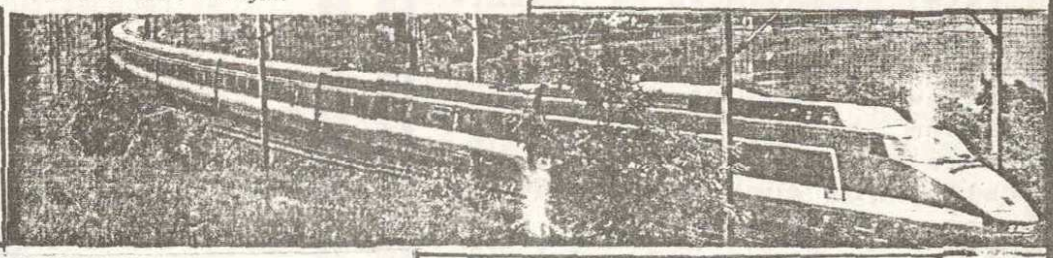
O troço escolhido foi da nova linha Paris-Lyon, na parte já entregue à eploração entre Sathonay e S^{t} Florentin, aos Kms 192 a 129 sendo a "zona de record" entre os Kms 165 e 152 .A unica adaptação foi a de não ter ainda ligado à via 2 (aquela que ia servir para as marchas de velocidade) as "agulhas" por forma a não ter que reduzir a velocidade nos aparelhos de via.

O "record" foi oficialmente batido no dia 26, conseguindo-se obter a velocidade de 380 km/h durante 500m. No dia anterior já se tinha conseguido no entanto a velocidade de 371 km/h no 109 percurso de ensaio. Os jornalistas convidados puderam ver a composição, que arrancára as 15h28, passar por eles as 15h41 a 380 km/h (km 155,8)A seguir foram convidados a subir no TGV para uma outra marcha que infelizmente não poude repetir a proeza porque a presença assinalada de um fotógrafo na via não permitiu atingir os 380, depois da travagem efectuada por esse motivo.

O diagrama da marcha 57 - 2 foi a seguinte: aceleração com partida do km 192 até 340 km/h, velocidade mantida até ao km 165 (inicio da zona de prova) aceleração para 360. Manutenção do 360/370 durante 7kms,aceleração para 380 km/H, manutenção desta velocidade durante cerca de 500m, travagem.



TGV,



ACTUAIS COMBOIOS MAIS RAPIDOS DO MUNDO

PAIS	LINHA	distancia	COMBOIO	VELMAX	VEL MEDIA
JAPAO	Shin-Kansen(TOKYO-HAKATA)	1064kms	HIKARI	210km/h	157,6km/h
INGLAT.	via normal Londres-Bristal	124 kms	HST125	200km/h	161,7km/h
	" Londres-Edinburgo	433 kms	HST125	200km/h	145 km/h
ALEMANHA	via normal Hanover-Hamburgo	170 kms	INTERCITY	200km/h	134 km/h
	" Ausburgo-Donauworth	-	-	-	-
URSS	via normal Moscovo-Leningrado	650 kms	-	140km/h	91,3km/h
USA	via normal Washington-Boston	362 kms	METROLINER	180km/h	101,4km/h
CANADA	via normal Toronto-Montreal	539 kms	TURBO	?	119,7km/h
ITALIA	Direttissima Roma-Florença	316 kms	SETTEBELLO	180km/h	117 km/h
SUÉCIA	via normal Stockholm-Malmo	599 kms	-	?	103,8km/h
PORTUGAL	via normal Lisboa-Porto	339 kms	FOGUETE	140km/h	112 km/h
FRANÇA	via normal Paris-Bordéus	579 kms	AQUITAINE	200km/h	151 km/h

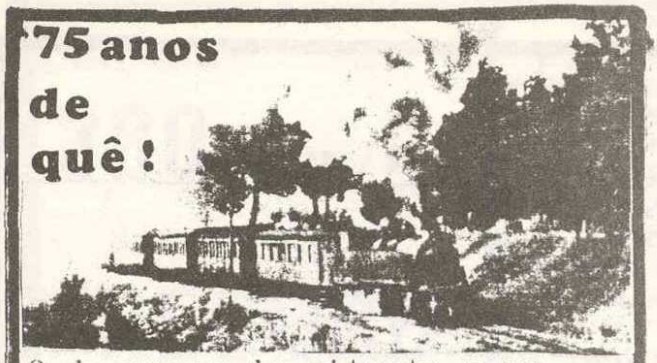
FUTURAS REALIZAÇÕES (PROXIMAS)

PAIS	TIPO DE COMPOSIÇÃO E NOME	VELMAX	ANOSERVIÇO
CANADA	2motoras+5carruagens,caixa inclinavel :LRC	200km/h	1981
FRANÇA	2motoras+8carruagens,electrica : TGV	260km/h	1981
INGLAT	Automotora,electrica,caixa inclinavel :APT	200?250?	1981?
JAPAO	Automotora,16 carruagens :961	210?260?	1982

RECORD DO MUNDO DE VELOCIDADE SOBRE CARRIS

ANO	VAPOR KM/H	DIESEL KM/H	ELECTRICA KM/H	OUTROS KM/H	PAIS
1829	56				INGLATERRA
1846	120				INGLATERRA
1890	144				FRANÇA
1891	146				USA
1891	156				USA
1903			210		ALEMANHA
1931				230	ALEMANHA
1936	200				ALEMANHA
1938	202				INGLATERRA
1954			243		FRANÇA
1955			331		FRANÇA
1955			331		FRANÇA
1972				318	FRANÇA
1973		230			INGLATERRA
1981			380		FRANÇA

75 anos de quê !



2 de março de oitenta e um.
Sentado no sofá relanceio o olhar para a televisão.
Telejornal das vinte e trinta.
Imagens rápidas, quebradas e sucintas, vão-se desenvolvendo no pequeno ecran.
Fico perplexo.
Fixo a imagem.
O comboio engalanado de folhas de palmeira, flores e ramagens.
Cor. Preto e Branco.
Locomotiva a vapor, furgão e carruagens históricas, berçário do caminho de ferro.
Ministro, secretários, administradores, directores, acompanhantes e ... o povo.
O povo transmontano, simples, rural e puro, vestindo-se com os seus fatos domingueiros, chapéu de chuva aberto, sorriso nos lábios e ...
Estação da Régua.
Estação de Vila Real.
Há foguetes no ar, cheira a festa, promovem-se as distribuições de fitas.
No t e i.
Faltam, a tesoura e a fita.
Faltam, o Rei, o Clero e a Nobreza.
Faltam, os coches, as carruagens e as pilecas.
Faltam, a Garda Real, a Cavalaria e os Besteiros.
Faltam,...
Faltam,...
Faltarão!!!!!
Imagens da época, 75 de anos depois, levam-me a penetrar numa época desconhecida, com manifestações perfeitamente actuais.
Alguém já afirmou que somos um país de conformistas, saudosistas, comodistas e fadistas.
Senti revolta, pelas pessoas que recebem nada, com 75 anos de atraso, para continuarem atrasadas e sentem rejubilar com a chegada do comboio a Vila Real em mil novecentos e oitenta e um.

sub-dir. "o carril" G. Santos

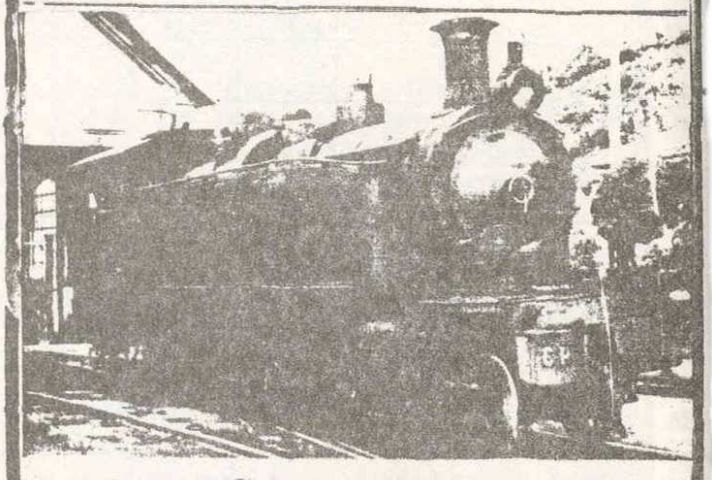


A estação dos Caminhos de Ferro de Vila Real foi inaugurada em 1907

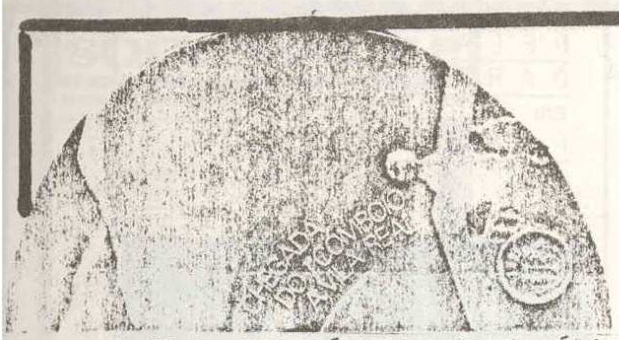
O primeiro comboio chegou há 75 anos ao Vale do Corgo

Integradas nas comemorações dos 75 anos da Linha do Corgo, o MUNICIPIO DE VILA REAL projectou as seguites manifestações (algumas dela já realizadas):

1- *edição de uma medalha*
2- concurso de fotografia e desenho infantil
3- erecção de um monumento ao caminho de ferro(Locomotiva a vapor)
4- reconstituição da chegada do primeiro comboio a Vila Real
5- publicações
6- mostra filatélica
7- carimbo especial dos correios
8- edição de postais
9- Simpósio Regional sobre "Transportes no Desenvolvimento do Nordeste"



envia-nos textos *

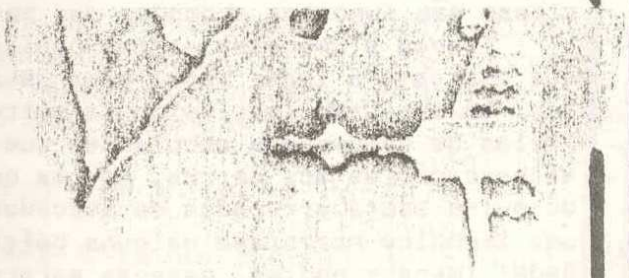


O Clube Filatélico e Numismático Transmontano, pôs à venda ,junto ao posto de CTT a funcionar na Camara Municipal de Vila Real (Biblioteca), um postal cujo preço é de 10$00.

O CFNT irá por à venda no dia 12 de Maio, um sobrescrito ao preço de 10$00 , assinalando-se nesta data a chegada da 1º Mala Postal por Via Férrea.

CLUBE FILATELICO E NUMISMATICO TRANSMONTANO
rua dr. Roque da Silveira, 55,5000 Vila Real

Relativamente às mesmas comemora - ções vai ser executada um MEDALHA cujo preço é de 700$00 e cujas inscrições devem ser feitas para a APAC





Existem na APAC postais comemorativos com carimbo de 1º dia.

Os membros interessados para os adquirir poderão optar:
1-levantá-los nas Relações Públicas da CP, dirigindo-se à MARIA EUGENIA
2-solicitar por carta, enviando o valor do postal (15$00) aditado do valor do porte para retorno assim o respectivo envelope.

Dar a ler : os comboios

"TRAINS OF THE WORLD", série de autores editado por Pat Hornsey,New English Library

--Documentos fotográficos sobre caminhos de ferro .Elaborado por países dos Continentes *Europeu, Americano e Asiático*,cujo tema é os vinte anos últimos do C.F..
--preço 1 059$80

X "CLASSIC STEAM", Patrick Whitehouse,General Editor

--Selecção de locomotivas a vapor da Grã Bretanha, França, América do Norte, África, Ásia Austrália e Europa do Sul.

--preço 1059$00

X "MODERN RAILWAYS", Geoffrey Freeman Allen, Hamlyn

--Comboios mobernos de todos os continentes (Portugal encontra-se aqui assinalado assim com nos 2 livros anteriores)

--preço 1 415$00

"NORTH AMERICAN RAILWAYS", J.B. HOLLINSWORTH e WHITEHOUSE, Hamlyn

--Comboios com todo o tipo de tracção e utilização , do suburbano ao metropolitano ,e com diferntes tipos de bitola,

--preço 1237$00
"RAILROAS OF NORTH AMERICA" compilado por Alan Singer, New English Library

--História de como no século XX a competição do avião e da estrada anula o transporte de passageiros por ferrovia. Descreve em pormenor diversas companhias e C.F. , focando a bancarrota e o ressurgimento da nova imagem do C.F. .

--preço 1 059$00

X "THE PICTURAL ENCYCLOPEDIE OF RAILWAYS" Hamilton Ellis, Hamlyn

--800 figuras apresentando o C.F. desde o ínicio até à implantação da linha Tokaido.

--preço 703$00

==========

Agradecemos a amabilidade da Livraria ZEN (Centro Comercial CITY) para a elaboração desta coluna.

Loja 16 ,r. Tomás Ribeiro 34 Lisboa

==========

BELA BARTOK em PORTUGAL

Bela Bartok veio pela primeira vez a Portugal em 1906, no decorrer duma viagem que inclui também a Espanha e o Norte de África. Voltou em1931 e de passagem para os Estados Unidos , em 1940. Dessas três presenças,é a primeira em que acompanhado pelo violinista Ferenc Vecsey, a descrita com maior detalhe,em cartas a sua mãe, da qual foi sempre muito dependente afectivamente (o pai morrera quando era ainda muito novo). A 26 de Março de 1906 de Madrid escrevia-lhe:

Publicado graças à amabilidade do Semanário "O EXPRESSO", ao qual agradecemos sinceramente.

28 Mar 1981 O EXPRESSO

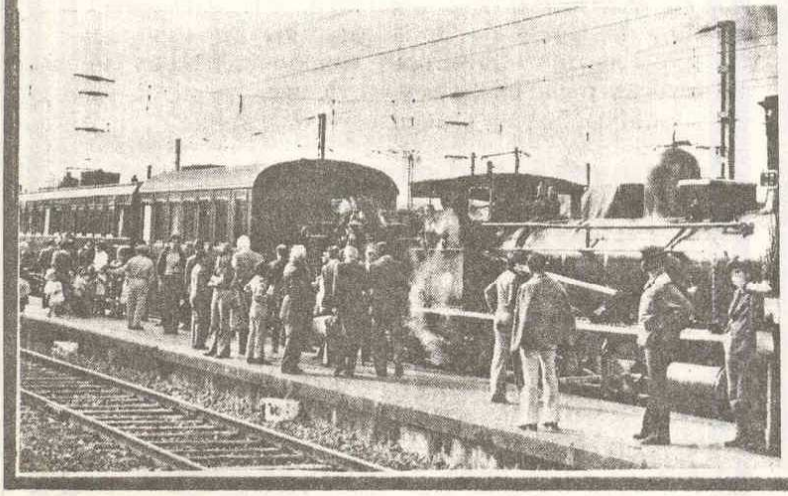
"Cheguei a Lisboa na noite de quarta-feira.Na manhã seguinte, às 10.45 H fui ao Hotel Bragança visitar os Vecsey's, mas não estavam lá. Havia uma carta dele, dizendo-me para apanhar o comboio para Madrid imediatamente porque ,explicava o empresário tinha trocado as datas, e o primeiro recital estava previsto para o dia 24. Chegaram então dois senhores ,um deles insistia comigo em francês, que me apressasse, porque havia apenas um comboio para Madrid, que partiria dentro de quinze minutos. O outro falava português e um pouco de espanhol. Foi muito dificil fazermo-nos entender . Finalmente, o português, de olhar ferroz e pés simo gosto, de gravata amarela e colete de seda vermelha brilhante, pôs-me num táxi, e levou-me para o meu hotel.

Tive apenas alguns minutos para meter aqui lo que me fazia falta numa mala, e partimos para a Estação Central. Felizmente chegámos com dois minutos de avanço.

Tenho que lhe contar como são os comboios aqui. Há apenas um comboio diariamente entre Liboa e Madrid. Este expresso, assim lhe chamam "segue a toda a velocidade" a 28 km/h, o que é menos de metade da velocidade com que anda um comboio expresso na Hungria.

De Lisboa a Madrid --24 horas.

Os comboios portugueses são abomináveis.





Béla Bartók em 1909, fotografado durante uma viagem de estudo à Transilvânia

A iluminação não é melhor que a dos aut carros de Budapeste. Os compartimentos de 1ª classe são supostos acomodar dez pessoas(...

Lisboa é uma cidadezinha bonita. Se bem que não seja o lugar iedal para pessoas nerv sas. As ruas são incrivelmente barrulhentas, cheias de vendedores ambulantes que anunciam as mercadorias aos berros. Há uma quantidade de mulas sobrecarregadas de mercadorias. E uma imundice horrorosa nalguns bairros da cidade! Imensos pobres, pessoas esfarrapadas s sem fazerem nada no meio dos detritos que cheiram a peixe. E apesar de tudo a impressão geral é indiscritivelmente agradável. O sol não brilha com tanta suavidade noutros países como aqui; transforma mesmo as ruas mais estreitas e encurtadas. A cidade tem uma atmosfera única. Embora não se possa vangloriar dos monumentos quetem, tem um caracter bastante diferente de qualquer outra cidade que eu tenha visitado. Semiafricano. E as pessoas de faces morenas e cabelos pretos de azeviche! Muito interessante.

Em comparação com Madrid é completamente diferente! E parecida com Budapeste, sem o Danúbio e sem o edificio do Parlamento , não sendo muito diferente de qualquer cidade de média dimensão .

(...) Depois de amanhã partimos para Lisboa onde realizaremos quatro concertos para orquestra .Lá ficaremos cerca de uma semana. Seguimos depois para o Porto, por duas semanas e depois talvez para Barcelona.

Saudades

B"

O HOMEM E A SOCIEDADE

2 1980

ORGÃO DA ASSOCIAÇÃO COMUNITÁRIA DE SAUDE MENTAL



O HOMEM E A SOCIEDADE , é uma publicação periódica orientada nos principios básicos da informação , discussão e formação sobre os problemas da saude ao serviço da Comunidade e é também um meio de reflexão sobre tudo o que nos cerca, sobre a qualidade da vida e da saúde tendo como preocupação de colocar a PESSOA como centro da sua actividade.

Órgão da ASSOCIAÇÃO COMUNITÁRIA SE SAUDE MENTAL, cuja actividade é consignada no Artigo Primeiro dos seus Estatutos:

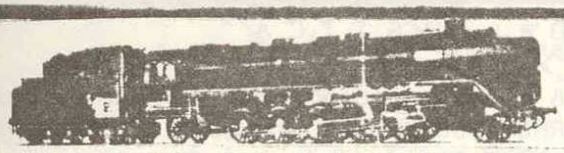
a) Defender os direitos dos doentes Mentais

b) Prevénir e defender a saude mental da comunidade

c) Promover e facilitar a participação social do doente após alta do hospital.

Os contactos com a associação podem ser efectuados para a sua sede na:

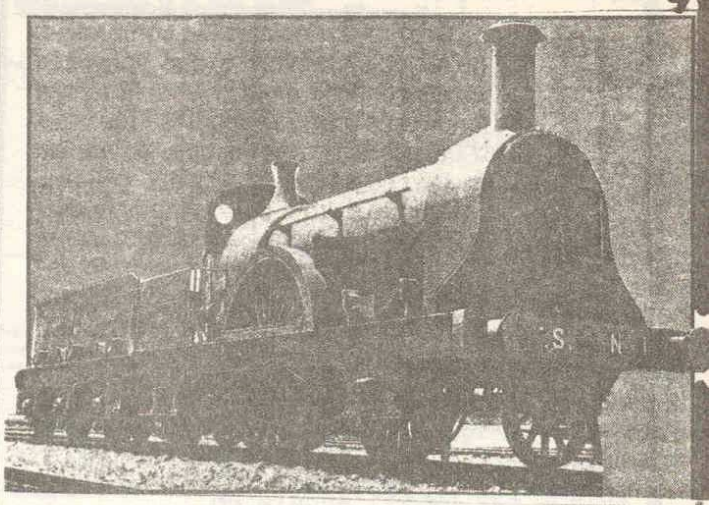
rua Quinta do Charquinho 118
1 500 LISBOA



POSTAIS DE BARCELONA

Foram editados uma nova série de postais , em número de dez.

Se estás interessado dirige-te por carta à APAC, anexando 10$00 por cada postal(série 100$00), acrescido das despesas do correio.



125 ANOS DE CAMINHO DE FERRO EM PORTUGAL

CICLO DE CONFERÊNCIAS COMEMORATIVAS

Vai realizar-se por iniciativa da APAC e da Sociedade de Geografia, um Ciclo de Conferências sobre os 125 anos de Caminho de Ferro em Portugal, para o qual iremos solicitar a colaboraçao do Ministério dos Transportes, C.P., ...

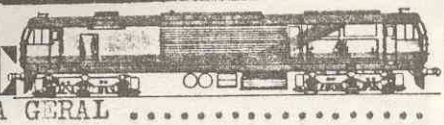
Embora os tema a abordar ainda não tenham sido acordados entre a APAC e a S.G., nos iremos propor os seguintes:

1º- PANOMARICA MUNDIAL DO C.F.
2º- O C.F. EM PORTUGAL: PRESENTE E FUTURO
3º- O PAPEL DOS C.F. NOS TRANSPORTES SUBURBANOS
4º- O C.F. COMO FACTOR DE DESENVOLVIMENTO DO HINTERLAND PORTUGUÊS
5º- HÁ 125 ANOS: ANÁLISE POLITICA-ECONÓMICOS DA INAUGURAÇÃO DO CAMINHO DE FERRO EM PORTUGAL

Para estes temas propomos que os membros da APAC preparem comunicações que poderão vir a ser lidas nas Conferências.



APAC



ASSEMBLEIA GERAL .....

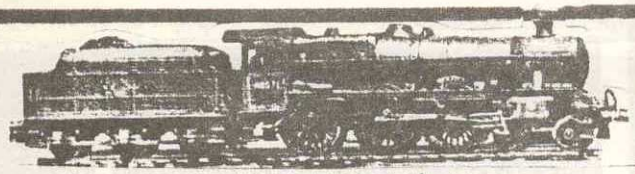
Realizou-se dia 11 de Abril a 3.a A.G. da APAC.
Resumo da A.G.:
1. telegrama de saudação ao Encontro das Federações de Defesa do Património;
2. analisada a realização de uma viagem a Vapor, aproveitando a vinda de um grupo escocês;
3. decidido contactar o Dep. de Filatelia dos C.T.T., dia 21, com material para selos, a cargo de S.R., M.L., J.P., F.C.P. e O.J.B.;
4. discutidas as razões do imobilismo de algumas secções: Modelismo, Filatelia, Artes Gráficas e Secretariado.

Linha da BEIRA ALTA.....1882.
Ramal da LOUSÃ.....1981.
Ramal Sta COMBA-VISEU.....1980.

Envie memória descritiva de material histórico referente às citadas linhas (fotografias, documentos escritos,...) para realização de exposições promovidas pela APAC.
F. Santos, Estrada da Beira, 5, r/c, Coim.

FEDERAÇÃO
DE DEFESA
DO PATRIMONIO

No dia 12 de Abril esteve reunida em Braga a Federação de Defesa do Património, tendo a APAC sido representada pelo membro eng.º Tiago Ferreira.



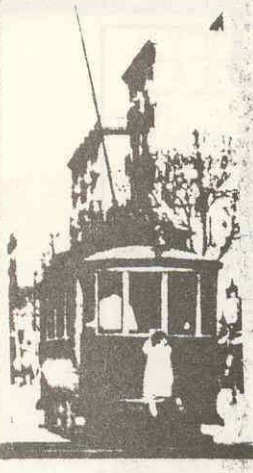
CICLO DE CINEMA FERROVIÁRIO

Com acordo e participação da Secretaria de Estado da cultura, vai realizar-se no último trimestre do ano um Ciclo de Cinema Ferroviário em que serão projectados filmes de temática ferroviária.

Solicita-se aos membros da APAC que nos forneçam durante o mês de MAIO informações sobre:

A)-filmes seus que estariam dispostos a emprestar para projecção;

B)-filmes de circuito comercial que conheçam e em que o Caminho de ferro desempenhe papel principal.

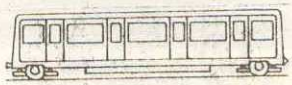


CARROS ELECTRICOS

No dia 31 de Agosto de 1981, comemoram-se 80 ANOS do início de circulação de carros eléctricos em Lisboa

CARRIS

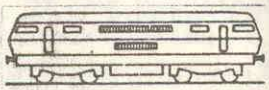
Encontram-se abertas as inscrições para a visita às instalações da Carris em SANTO AMARO, no dia 03 JUNHO pelas 10.00H



METROPOLITANO

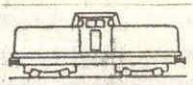
Irá ser realizada uma visita às instalações do METRO no dia 29 MAI às 09.30 H. nas oficinas em Sete Rios.

As inscrições deverão ser enviadas para a APAC



SOREFAME

A visita à Sorefame irá ser realizada no dia 5 MAIO, 09.00 H na Venda Nova.



QUIMIGAL

Inscreveram-se 15 membros para a visita a realizar à Quimigal.

MEDALHISTICA

A colecção cuja temática é o CAMINHO DE FERRO encontra-se ameaçada de extinção devido à falta de inscrições, custos de matéria prima, encargos, portes,...

Membro APACIANO salvemos uma colecção que nos é grada. Inscrevamo-nos e angariemos novas inscrições.

MEDAGLIS, Núcleo Medalhistico de Liboa
Rua do Benformoso 136, 1 100 LISBOA