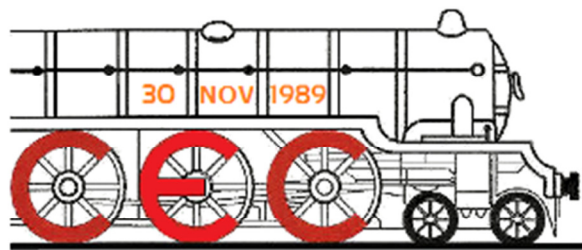


SOBRE CARRIS



JULHO 2020

BOLETIM DO CLUBE DE ENTUSIASTAS DOS CAMINHOS DE FERRO

COVID 19 – A SEDE CONTINUA ENCERRADA ATÉ AVISO EM CONTRÁRIO

O TEMPO E O MODO: COMEMORANDO O 130º ANIVERSÁRIO DA ESTAÇÃO DO ROSSIO

Partindo-se dali e andando três dias para Levante o homem encontra-se em Diomira, cidade com sessenta cúpulas de prata, estátuas de bronze de todos os deuses, ruas pavimentadas a estanho, um teatro de cristal e um galo de ouro que canta no alto de uma torre todas as manhãs. Todas essas belezas o viajante já as conhece por tê-las visto também noutras cidades.

Italo Calvino, As Cidades Invisíveis

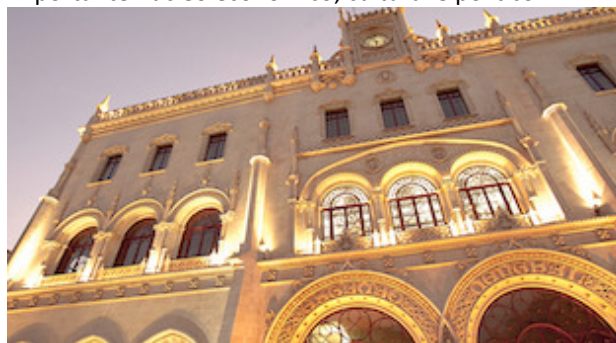
Definido ao longo do tempo pela ação humana, o património cultural, longe de se submeter a uma visão estática e imutável, tem de ser considerado como um «conjunto de recursos herdados do passado», testemunha e expressão de valores, saberes em contínua evolução e mudança. Em *Confissões*, Agostinho de Hipona identifica três tempos: «Um presente das coisas passadas, um presente das coisas presentes, e um presente das coisas futuras. O presente das coisas passadas é a memória; o presente das coisas presentes é a vida, e o presente das coisas futuras é a espera.» Para defender, proteger ou preservar um monumento, temos de considerar o valor histórico e patrimonial, mas também a relação que a sociedade tem com esse elemento. O tempo, a História e a sociedade estão em contato permanente. O património como realidade viva tem de ser visto à luz do tempo atual, compreendendo a relação entre memória e vida.

Fazemos votos de longa vida para este notável monumento que é a Estação Central de Lisboa e, que o Estado português garante a defesa e salvaguarda do património cultural e dos direitos e deveres que lhe são inerentes pois será este o sentido no reconhecimento da memória como fator dinâmico da sociedade.

No dia 11 de junho de 1890 era inaugurada uma das mais emblemáticas estações ferroviárias de Lisboa: a estação do Rossio. Está classificada como edifício de interesse público pela Direção Geral do Património Cultural (DGPC) desde novembro de 1971.

Em 1850 o engenheiro Thomas Rumball deslocou-se a

Portugal para estudar a possibilidade de ligar, por caminho de ferro, a cidade de Lisboa à fronteira, apontando-se por uma estação na zona do Intendente, que não viria a ser aceite pelo Conselho Superior de Obras Públicas, que preconizava ser aquela construída o mais próxima possível do rio Tejo e tornar, assim, útil e cosmopolita o porto de Lisboa, dando origem à Estação de Santa Apolónia. Anos volvidos e com o intuito de substituir a estação de Santa Apolónia, a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses decidiu transferir a centralidade da estação de Santa Apolónia para o coração da cidade onde se concentrava um importante núcleo económico, cultural e político.



Entretanto, nos anos de 1886 e 1887 deu-se início às obras de perfuração do túnel do Rossio e da construção da estação, esta a cargo do arquiteto José Luís Monteiro (1848-1942). A construção do túnel, com mais de dois quilómetros e meio de extensão, constitui uma das mais audaciosas obras de engenharia do tempo. A cidade, alguns anos antes, ganhava novo perfil. Rosa Araújo, presidente da Câmara, assinou, em 24 de agosto de 1879, o auto do lançamento da Avenida da Liberdade cuja inauguração solene decorreu a 28 de abril de 1886. As obras da estação iriam arrancar muito em breve. Um técnico francês, Edmond Bartissol, orientou a implantação do túnel, cuja tarefa complexa foi executada por três entidades francesas: Duparchy &

FICHA TÉCNICA:

PROPRIEDADE:

CEC-Clube dos Entusiastas do Caminho-de-Ferro

EDIÇÃO: Direcção do CEC

DISTRIBUIÇÃO: Sócios do CEC

REDACÇÃO: João Augusto, Rafael Machado e Rui Ribeiro

EDIÇÃO DIGITAL: João Augusto (Ficheiro em formato PDF)

Os sócios do CEC interessados em receber o Sobre Carris digital deverão fazer o pedido para o correio electrónico cecferrro@gmail.com

Bartissol, Paprot & Blanchard e Baraud. Dois grupos de operários iniciaram os trabalhos no dia 25 de junho de 1887: um começou do lado de Campolide, outro da banda do Rossio. Encontraram-se a 24 de maio de 1888. A construção durou quase um ano. O acompanhamento esteve a cargo de Xavier Cordeiro e Vasconcelos Porto, engenheiros da Companhia dos Caminhos de Ferro, e do engenheiro Augusto Poppe, fiscal do Governo. A prospeção dos terrenos foi entregue ao geólogo francês Paul Chofaut. O túnel do Rossio foi atravessado a primeira vez pelo comboio, a 8 de abril de 1889. A viagem demorou 27 minutos. As máquinas alimentadas a hulha circulavam a 60 quilómetros por hora. A inauguração oficial realizou-se a 11 de junho de 1890 quando já estava concluído o edifício da estação.



A estação do Rossio de acordo com o projeto do arquiteto José Luís Monteiro, Mestre de Arquitetura da Escola de Belas Artes de Lisboa, apresenta-se como um modelo neomanuelino ou a reinvenção da arquitetura dos Descobrimentos e de arquitetura de ferro, segundo os cânones das grandes e majestosas estações europeias, com uma zona de plataforma, coberta por ampla pala em ferro, obra de Gustave Eiffel, sustentada por uma estrutura de colunas, com decoração neogótica, seguindo o modelo da Estação de Saint-Lazare, em Paris. O edifício é constituído por três pisos. No primeiro piso, ao centro, surgem dois arcos de ferradura, constituindo o principal acesso ao vestíbulo do piso inferior, que se intercetam, ostentando uma peanha, onde figurava a escultura de D. Sebastião¹; ambos apresentam molduras com decoração vegetalista e uma inscrição, surgindo, no da esquerda “ESTAÇÃO” e no da direita “CENTRAL”. Neste piso ficava um amplo vestíbulo, com um elevador para bagagens, conforme projeto do engenheiro inglês Henry J. Coles, considerando os cilindros, cabrestante hidráulico, bombas a vapor e caldeiras. No segundo piso ficava um gabinete para serviço médico, uma sala para fiscalização do Governo, um telégrafo, outra para a Alfândega e, escritórios. A estação tinha seis linhas e três de resguardo.

Todas as capitais da Europa possuíam um grande hotel, quase sempre associado à principal estação de caminho de ferro. O Avenida Palace, inaugurado a 10 de outubro de 1892, representou mais outro acontecimento na história de Lisboa. *O Diário de Notícias* não hesitava em classifica-lo de «hotel de primeira ordem, sem dúvida o

melhor do País e como aqueles que há de melhor no estrangeiro». Com o Avenida Palace, passou a existir entrada direta da estação para a recepção.



Desde 1887, às sextas-feiras, o Sud-Express fazia uma viagem semanal de Lisboa a Paris. Demorava dois dias ou, para sermos mais rigorosos, 47 horas. Saía às 20:30 de Lisboa, atravessava a fronteira às 02:55 e estava em Madrid às 13:35. Depois de mais uma tarde, uma noite e um dia, de viagem, chegava a Paris, no domingo às 19:45. Tornou-se diário a partir de 1 de julho de 1890. Com a Primeira Guerra Mundial, o Sud-express foi interrompido. Sete anos depois, seria restabelecido. Também a Segunda Guerra Mundial suspendeu, de novo, o trajeto entre Lisboa e Paris. Acrescente-se, ainda, que, em 1925, o Sud teve o percurso mais comprido de sempre. Vinha de Paris, entrava no Rossio e voltava a sair do túnel para, através de Campolide e Alcântara, se dirigir até ao Estoril. Evoca-se aqui, uma passagem de um quotidiano efémero, descrito numa das páginas do livro “*Léah e outras histórias*”, do escritor José Rodrigues Miguéis:

“Nisto, uma tropa de viajantes apressados, ajoujados de malas e sacos, atravessou o largo de corrida, a caminho da estação. Olhei o relógio lá em cima, e conferi as horas no pulso: «À 1:50 sai o rápido de Sintra», comentei. E dei um pulo. O cavalheiro que, na mesa ao lado, se esforçava por ler nas entrelinhas do jornal, sobressaltou de medo, receando talvez uma agressão. Paguei a despesa, e, atrás do grupo, que já subia os degraus da entrada, dei a correr através do largo cheio de sol e de estrépite. Fui direito à bilheteira:

Sintra, ida e volta. Ainda apanho o rápido?

O empregado olhou o relógio e respondeu com placidez:

Tem cinco minutos.

Era então certo! Surpreendido e feliz, impaciente como há vinte anos com a lentidão dos ascensores, subi a dois e dois a escadaria. Era como se tivesse acertado com o número da sorte grande, um júbilo estranho, esta certeza tão minha de que alguma coisa continuava, um segredo só entre mim e o mundo do meu regresso.

Daí a momentos, encaixado por milagre na carruagem de segunda, com este grato sabor de fumarada na língua, tornei a ouvir o apito nostálgico da locomotiva, o mesmo de há «Mas que seca!», pensei. «Deixe o que lá vai! Hoje é hoje!»

Valdemar Tomás

¹ Estátua derrubada e danificada em 2016 por um turista estrangeiro, ao pretender fotografá-la em *selfie*.

CURIOSIDADES:

BR53 “BORSIG1”, III “KRIEGSDAMPFLOK”

A LOCOMOTIVA QUE NUNCA FOI CONSTRUIDA

Poucos são os projectos de construção de locomotivas que tenham originado tanta polémica e “discussões filosófico-ferroviárias” como o Projecto “Borsig I”. Desde que em 1979, a Märklin lançou a BR 53 0001, sob a referência 3102, que se estabeleceram discussões entre os historiadores do caminho-de-ferro, sobre a possível existência (ou pelo menos o seu início de construção) desta gigante. Inicialmente foi lançada sob a base de que “nunca foi construída”, para em finais dos anos ’80 ter surgido uma possível “testemunha ocular” que terá afirmado que efectivamente o projecto “Borsig I” tinha sido iniciado em termos físicos, na fábrica da *Borsig*, em Henningsdorf, arredores de Berlim. A partir daí estabeleceram-se as diversas correntes de opinião sobre a locomotiva... até hoje não existe uma conclusão ou certeza sobre a sua existência (ou não existência).

Vou procurar neste pequeno resumo, dar a conhecer um pouco da história deste projecto, citando as fontes disponíveis.

A TERCEIRA KRIEGSDAMPFLOK

Após as saídas de fábrica das séries BR 52 (verão de 1942) e BR 42 (outono de 1943), a **Deutsche Reichsbahn Gesellschaft (DRG)** lançou um concurso para a construção de uma terceira “kriegsdampflok” mais potente que as duas séries anteriores e que se destinava ao transporte de materiais para grandes aciarias e outras grandes unidades de transformação. Sabe-se, no entanto, que uma das funções desta futura locomotiva (possivelmente, a sua tarefa principal) seria o transporte de tropas e fornecimentos para a frente Leste (teria havido um pedido específico da “**Wehrmacht**” - exército alemão- à DRG, para a execução desta tarefa).

A locomotiva teria de cumprir os seguintes requisitos/especificações (refiro os mais importantes):

- Poder de tracção superior a 1700 toneladas, com uma velocidade média constante de 80 km/h em ambas as direcções;
- Subir rampas de 8/1000 de inclinação;
- Possibilidade de fazer curvas de raio 360m, a uma velocidade mínima de 20km/h;
- Peso por eixo de 20 toneladas (e com duplo sistema Heusinger);
- Dimensões adequadas para “rotundas” de 23 metros.

Responderam a este “caderno de encargos”, 10 fabricantes de locomotivas, que apresentaram um total de 17 projectos para a futura “III kriegsdampflok”. Podemos ver alguns desses projectos apresentados aqui neste site:

<https://www.stummiforum.de/viewtopic.php?t=88085>

Um dos fabricantes que respondeu à DRG foi a *Borsig*, que apresentou dois projectos:

- Locomotiva similar a uma Br 44, com rodados do tipo 2-10-0 ou “decapod”, este projecto foi designado pela própria fábrica como “Borsig II”;
- Locomotiva do tipo Mallet, articulada, com uma curiosa disposição de eixos 2-6-8-0 (este projecto foi apresentado tendo em atenção a experiência que a *Borsig* já tinha adquirido com locomotivas articuladas, em diversos países), foi atribuída a designação de “Borsig I”.

Os 17 desenhos seriam então analisados pela DRG, de onde se iria escolher o projecto vencedor, sendo que o fabricante iria, na fase seguinte, construir um protótipo, para então posteriormente entrar na fabricação em série (este ponto é importante, pois vem “desmistificar” e corrigir a ideia, aliás referida em vários livros e sites, de que estariam diversas Mallet a serem montadas em Henningsdorf... a ter sido construída, teria sido apenas um protótipo). No entanto, com o avançar da guerra (e naturalmente com a alteração constante das condições existentes), nunca se passou para a fase de decisão (recordemo-nos que já se estava em finais de 1943), pelo que o **projecto da III Kriegsdampflok nunca foi avante**.

A partir de Fevereiro de 1944, a cidade de Berlim (e toda a envolvente industrial) passou a estar debaixo de bombardeamentos aliados, pelo que os esforços de guerra passaram a estar concentrados (por ordem directa do ministro das infraestruturas do III Reich, Albert Speer) na reparação do material danificado. Inclusive o programa de apoio económico para o sector ferroviário foi suspenso... esta decisão tem toda a lógica face aos desenvolvimentos da guerra, onde a prioridade seria para a recuperação do material danificado e nunca para o desenvolvimento de soluções que já se estavam a mostrar desnecessárias, senão mesmo inúteis, para além de inviáveis do ponto de vista financeiro.

Em resumo:

Não existe qualquer indicação de que tenha sido tomada uma decisão sobre a construção da III kriegsdampflok... inclusive os registos da fábrica de Henningsdorf, que escaparam à destruição dos bombardeamentos, não têm qualquer registo/indicação do início de produção de tal locomotiva (e convém aqui realçar que os registos da *Borsig* estavam sempre actualizados por fase de fabricação das unidades).

É evidente que se pode considerar a hipótese da *Borsig* - mesmo sem decisão oficial da DRG - ter por sua iniciativa iniciado a construção do protótipo... no entanto, tal hipótese é altamente improvável (para não

Contactos

Site: <http://www.cecferro.com/>

Flickr: <http://flickr.com/photos/cecferro>

Youtube: <https://www.youtube.com/user/cecferro>

Facebook: <http://facebook.com/cec.clube>

e-mail: cecferro@gmail.com

Correspondência: Apartado 21495, 1134-001 Lisboa - Portugal

dizer praticamente impossível) que numa fase adiantada do conflito, os recursos (já parcos) do fabricante, estivessem em parte a ser canalizados para um projecto que não tinha sido sequer aprovado, em vez de estarem a ser utilizados na recuperação do material atingido pelos bombardeamentos.

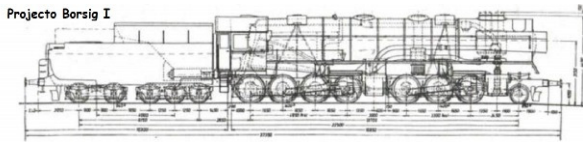
Terminada a guerra, a fábrica de Henningsdorf, que ficou do lado ocupado pelo Exército Vermelho, teria obviamente como prioridade a recuperação do material que era possível de ser recuperado e nunca a construção de uma locomotiva tão específica como essa “Mallet”, cujos propósitos já não se mostravam válidos.

O MODELO Märklin 3102 DE 1979: BR 53 0001

Em Janeiro de 1979, na *Feira do Brinquedo de Nuremberga*, a Märklin apresentou como “grande



sensação”, a Br 53 0001 (ver foto): nada mais, nada menos que a concretização em modelo da proposta da Borsig de 1943 (denominada por Borsig I - ver foto).

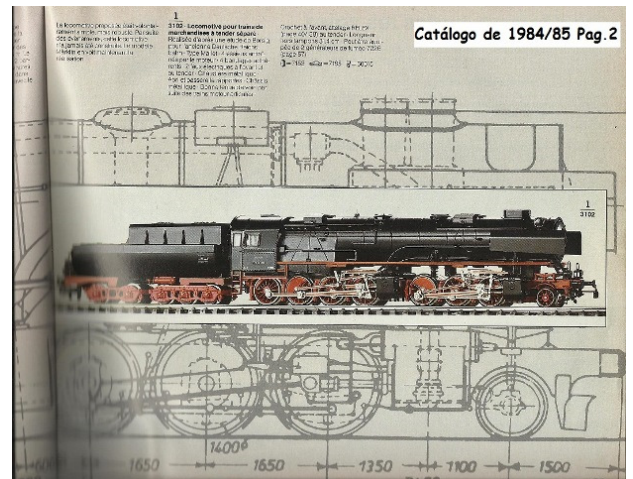
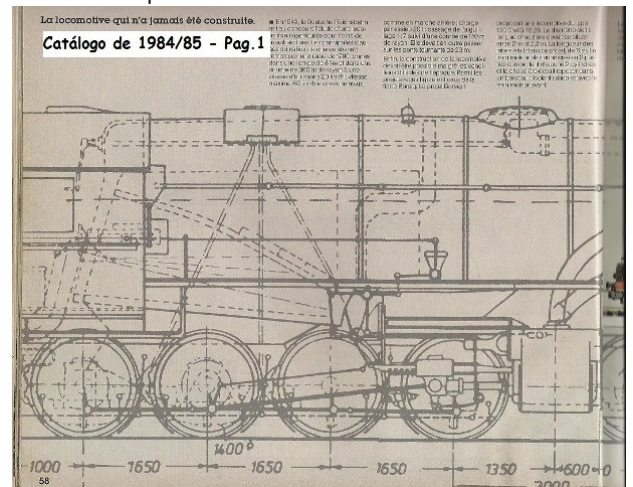


À data, era a locomotiva de maior dimensão feita pela casa de Göppingen (e que só seria superada em 2000, com a apresentação da Big Boy). A locomotiva vinha “acompanhada” por um tender do tipo “banheira”, exactamente como o desenho apresentado pelo fabricante, à DRG. Por curiosidade, dadas as dimensões da locomotiva, a tradicional placa giratória e as cocheiras, não tinham comprimento suficiente para “albergar” esta Br 53 0001.



No catálogo de 1979 (ver foto), o modelo vem apresentado com a seguinte descrição: “Locomotiva pesada para composições de mercadorias com tender rebocado, segundo o projecto da *Borsig* para a antiga Deutsche Reichsbahn”... só por esta descrição, já pode subentender que a Br 53 nunca “passou do papel”... Aliás, toda a história que envolveu esta locomotiva (ou o seu projecto) vem pormenorizadamente descrito na *Märklin Magazin* de 1/79, cujo artigo termina com a seguinte conclusão: “não existem quaisquer indicações ou provas documentais de que esta locomotiva tenha algum dia começado a ser construída”.

No catálogo de 1984/85, aparece pela primeira vez, uma parte do célebre desenho da *Borsig*, denominado “projecto Borsig I”, pela primeira vez aparece o título “A locomotiva que nunca foi construída”:



A referência 3102 e as suas respectivas versões, estiveram em catálogo, sem alterações até 1988/89. Até esta data, a questão da “construção ou não construção” da Br 53 foi relativamente pacífica... Porém...

Märklin 3302/3602 VERSÃO CINZENTO FOTOGRAFICO

No catálogo de 1988/89, surge a primeira alteração à Br 53, com o lançamento da versão “fotoantrich” (cinzento fotográfico). Até aqui tudo bem...

Contactos

Site: <http://www.cecferro.com/>

Flickr: <http://flickr.com/photos/cecferro>

Youtube: <https://www.youtube.com/user/cecferro>

Facebook: <http://facebook.com/cec.clube>

e-mail: cecferro@gmail.com

Correspondência: Apartado 21495, 1134-001 Lisboa - Portugal



No entanto e um tanto inesperadamente, surge “na ribalta” um engenheiro de nome **Karl-Heinz Golze** - que supostamente trabalhou na fábrica de Henningsdorf no verão de 1944 - e que ao ver pela primeira vez o modelo em H0 da “Borsig” (chamemos assim, para facilitar) na sua referencia 3302 (e também a 3102) afirmou que *“a afirmação que o protótipo da Märklin 3102 nunca foi construído, está incorrecta... na Borsig (fábrica) eu vi com os meus próprios olhos a primeira fase dos trabalhos de montagem para esta locomotiva”*... e afirmou ainda *“enquanto estávamos a tratar (na fábrica) das BR 52 (a primeira kriegslok), estava uma outra locomotiva a ser construída, que me pareceu ser completamente diferente do padrão das locomotivas que existiam na altura”*. Afirmou ainda: *“podia facilmente ver os seus cilindros e o chassis, enquanto que a caldeira estava praticamente acabada... eu próprio caminhei entre as diversas partes em construção”*. Golze disse ainda que, mais tarde, foi destacado para outras funções e que nunca mais voltou à fábrica de Henningsdorf, pelo que não sabia dizer qual o destino que havia sido dado à Borsig (provavelmente destruída pelos bombardeamentos).

Bom, estas afirmações foram naturalmente uma completa surpresa, pois pela primeira vez havia uma testemunha ocular a afirmar que o fabricante tinha começado a montar a famosa “Borsig I”. Rapidamente a descrição da BR 53 foi alterada (em muitas publicações/literatura) para “a locomotiva que nunca foi terminada”. Karl-Heinz Golze recebeu de oferta da Märklin uma 3102 em expositor com o seu nome e teve direito a uma entrevista que foi publicada no catálogo de 1989 (ou seja, teve direito aos seus “15 minutos de fama”). No entanto, os historiadores do caminho-de-ferro e entusiastas da Märklin não ficaram muito convencidos com este “testemunho” e continuaram a sua “busca de informações” nos diversos registos históricos quer da *Borsig*, quer da *Deutsche Reichsbahn Gesellschaft*... a verdade é que este testemunho era único e ia em sentido oposto às indicações e registos (ou a falta deles) sobre o projecto “Borsig I”.

Conforme disse mais atrás, a documentação da fábrica de Henningsdorf (que volto a dizer, mantinha os seus registos rigorosamente ao dia) não tinham qualquer tipo de indicação sobre o fabrico da BR 53 (ou o seu início) e no próprio centro de documentação da DRG não existe qualquer documento comprovativo que a proposta da

Borsig tenha sido escolhida... aliás, a indicação que havia é que o concurso teria sido interrompido/suspenso em princípios de 1944. Deste modo, muito provavelmente o que se passou foi o seguinte: Karl-Heinz Golze terá efectivamente visto essas *spare parts* e uma caldeira em construção, mas tudo isso dizia respeito à BR 42, a segunda “kriegsdampflok”, cujo processo de fabrico havia sido iniciado em Outubro de 1943... como era lógico, o seu desenho era diferente da BR 52 e das outras locomotivas da época e terá confundido Golze.

https://als.wikipedia.org/wiki/DR-Baureihe_42



Chamo à atenção que a BR 42 tem uma caldeira algo similar à BR 53 Borsig (ver fotos), especialmente quando as caldeiras são vistas de frente (e já para não falar que ambas tinham “tender banheira”)... passados mais de 40 anos, é muito provável que ao ver a Borsig 3302 em cinzento, tenha se lembrado da caldeira que viu, que seria da BR 42 (essa sim, inovadora para a época e com uma caldeira maior que a BR 52, por exemplo) e daí a confusão.

Aliás a Märklin, apesar de ter publicado a entrevista de Golze, nunca se comprometeu em demasia com o seu testemunho, tendo apresentado sempre a sua história, de uma forma “neutral” (ou com algumas reticências). Em 2009, aquando do lançamento do livro dos 150 anos da Märklin, foi publicado um pequeno artigo sobre a Borsig BR 53 onde de certa forma é admitido o “erro” de observação de Karl-Heinz Golze ao ser afirmado: **“não existem provas de que alguma parte (ou partes) desta locomotiva tenham sido alguma vez construídas... assim esta locomotiva nunca foi construída. Agora “vii a luz do dia” através deste modelo Märklin”**.

CONCLUSÃO

Parece evidente, sobretudo pela ausência de qualquer tipo de provas, que o **projecto “Borsig I” nunca passou do papel**... para além desta única testemunha, não existe nenhum documento, registo ou contrato de adjudicação que sustentem a teoria do início de fabricação do protótipo “Borsig I”.

O testemunho de um antigo funcionário da fábrica de Henningsdorf, para além de alguma imprecisão (natural após 40 anos) e ausência de suporte documental, pode muito provavelmente ser o resultado de uma “confusão visual” com a serie BR 42 (volto a chamar atenção para a semelhança de caldeiras entre as duas locomotivas,

Contactos

Site: <http://www.cecferro.com/>

Flickr: <http://flickr.com/photos/cecferro>

Youtube: <https://www.youtube.com/user/cecferro>

Facebook: <http://facebook.com/cec.clube>

e-mail: cecferro@gmail.com

Correspondência: Apartado 21495, 1134-001 Lisboa - Portugal

especialmente se observadas de frente), pelo que a inevitável conclusão é de que a **BR 53 0001 é mesmo a “locomotiva que nunca foi construída”**.

A Märklin apenas escolheu comercializar uma locomotiva a partir de um projecto que seria bastante atractivo para os entusiastas e que de certa forma seria uma espécie de “Big Boy europeia”.

Do ponto de vista comercial, é mais que evidente que a Märklin acertou em cheio.

Já agora um pequeno apontamento/curiosidade da edição 3102.1 de 1979: dadas as dimensões da locomotiva, a Märklin teve de mandar fazer uma caixa

única, própria só para a Borsig, ou seja, nestas caixas azuis/transparentes de final dos anos '70 até meados dos anos '80, era comum, a mesma caixa servir para várias locomotivas, de acordo com o seu tamanho: depois era só necessário meter uma autocolante com o desenho da locomotiva. Ora bem: no caso da Borsig, não houve outra forma senão fazer uma caixa exclusiva para ela e pode-se ver que na lateral, o símbolo da locomotiva é mesmo impresso na caixa (sem ser autocolante)...

João Corte-Real

EFEMÉRIDE EM JULHO

17de Julho de 1888: Abertura à exploração do troço entre Leiria e Figueira da Foz. Conclusão da linha do Oeste
Rafael Machado

QUOTIZAÇÃO DO C.E.C.

Informamos os nossos associados, que se encontram a pagamento na nossa sede, as quotas de **2020 e as atrasadas**, nos seguintes montantes:

- Adultos: €25,00/ano ou €12,50/semestre
- Menores de 18 anos: €23,00/ano ou €11,50/semestre
- Maiores de 65 anos: €23,00/ano ou €11,50/semestre

Se não puder passar pela nossa sede e lhe for mais conveniente, pode fazer uma transferência bancária para a conta do CEC, com o seguinte IBAN:

PT50 0033 0000 1488 0040 8384 7

Nota: caso opte por esta via, agradecemos que nos informe, via *e-mail* ou postal, do acto da transferência, sobretudo se o titular da conta não for o próprio associado. Facilita-se assim o trabalho do nosso tesoureiro.

• Abertura da sede em 2020

- Julho: **ENCERRADA**
- Agosto: **ENCERRADA**
- Setembro: **a definir**

• Eventos do clube em Julho

- Dia: **ENCERRADA**

• Eventos do clube em Agosto

- Dia: **ENCERRADA**

• Eventos do clube em Setembro

- Dia: **A definir**

CORONAVÍRUS (COVID-19)

RECOMENDAÇÕES | RECOMMENDATIONS

Quando espirrar ou tossir tape o nariz e a boca com o braço ou com lenço de papel que deverá ser colocado imediatamente no lixo

When coughing or sneezing cover your mouth and nose with your forearm or with tissue paper that should be placed immediately in the trash

Lave frequentemente as mãos com água e sabão ou use solução à base de álcool

Wash your hands frequently with soap and water or an alcohol-based solution

Se regressou de uma área afetada, evite contacto próximo com outras pessoas

If you returned from an affected area, avoid contact close with people

EM CASO DE DÚVIDA LIGUE
IF IN DOUBT, CALL

SNS 24 ☎
808 24 24 24

Contactos

Site: <http://www.cecferro.com/>

Correspondência: Apartado 21495, 1134-001 Lisboa - Portugal

Flickr: <http://flickr.com/photos/cecferro>

Youtube: <https://www.youtube.com/user/cecferro>

Facebook: <http://facebook.com/cec.clube>

e-mail: cecferro@gmail.com