

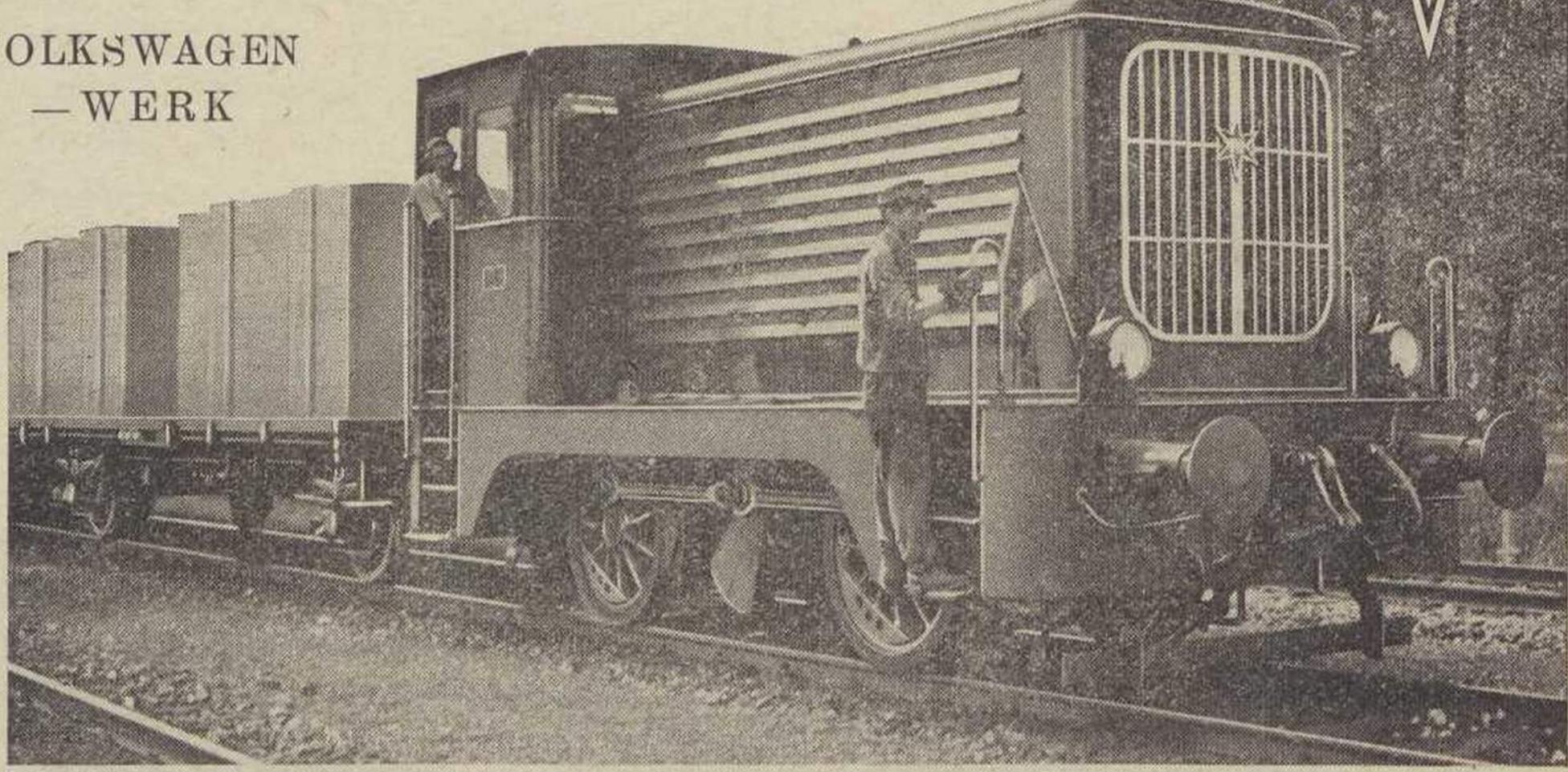


BOLETIM DA CP

# HENSCHEL

LOCOMOTIVA DIESEL TIPO DH 200  
COM TRANSMISSÃO HIDRAULICA  
TRABALHANDO EM SERVIÇO  
DE MANOBRAS NAS FÁBRICAS

VOLKSWAGEN  
— WERK



HENSCHEL & SOHN <sup>AG</sup> KASSEL

REPRESENTANTE: CARLOS EMPIS • RUA DE S. JULIÃO, 23 • LISBOA



**GARANTA-SE CONTRA  
ACIDENTES PESSOAIS**

*com uma apólice da Companhia de Seguros*

**Bonança**

Vai para férias?

— Segure a sua mobília contra roubo na Companhia de Seguros

**BONANÇA**

**Sede: Rua Aurea, 100 — LISBOA**



SOCIEDADE PORTUGUESA DO AR LÍQUIDO

**«ARLIQUIDO»**

S. A. R. L.

AGENTE EXCLUSIVO DE VENDAS DOS PRODUTOS DA

SOCIEDADE L'AIR LIQUIDE

RUA QUINTA DO ALMARGEM, 14 (à Junqueira)

Telef. P. B. X. 37.136-37-58

LISBOA

RUA JUSTINO TEIXEIRA 657

Telef. 51.744-45

PORTO

End. Teleg. AIRLIQUID

OXIGÉNIO — ACETILENE DISSOLVIDO — ÁCIDO  
CARBÓNICO — AZOTO — AR COMPRIMIDO —  
HIDROGÉNIO — AMONÍACO — GASES RAROS —  
PROTÓXIDO DE AZOTO  
CARBONETO DE CÁLCIO

Aparelhos e acessórios para soldadura e corte oxi-acetilénicos

Metais-soldas e Pós desoxidantes

Máquinas automáticas para o oxi-corte dos metais

Postos de soldadura eléctrica a arco — Electrodos

Postos de metalização — Fios para metalizar

Máquinas automáticas para soldar os pontos «LANGUELPIN»

Instalações de soldagem pelo processo «UNIONMELT»

Gasoterapia — Aparelhos de analgia e de anestesia pelo

Protóxido de Azoto

Postos de corte debaixo de água

Escafandros autónomos «COUSTEAU-GAGNAN», etc.

# BOLETIM DA C.P.

N.º 300

JUNHO — 1954

ANO 26.º

LEITOR: O melhor serviço que podes prestar ao «Boletim da C. P.» é angariar novos assinantes. Serás, assim, o nosso melhor colaborador.

PROPRIEDADE

da Companhia dos Caminhos  
de Ferro Portugueses

FUNDADOR: ENG.º ALVARO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR

Eng.º Roberto de Espregueira Mendes

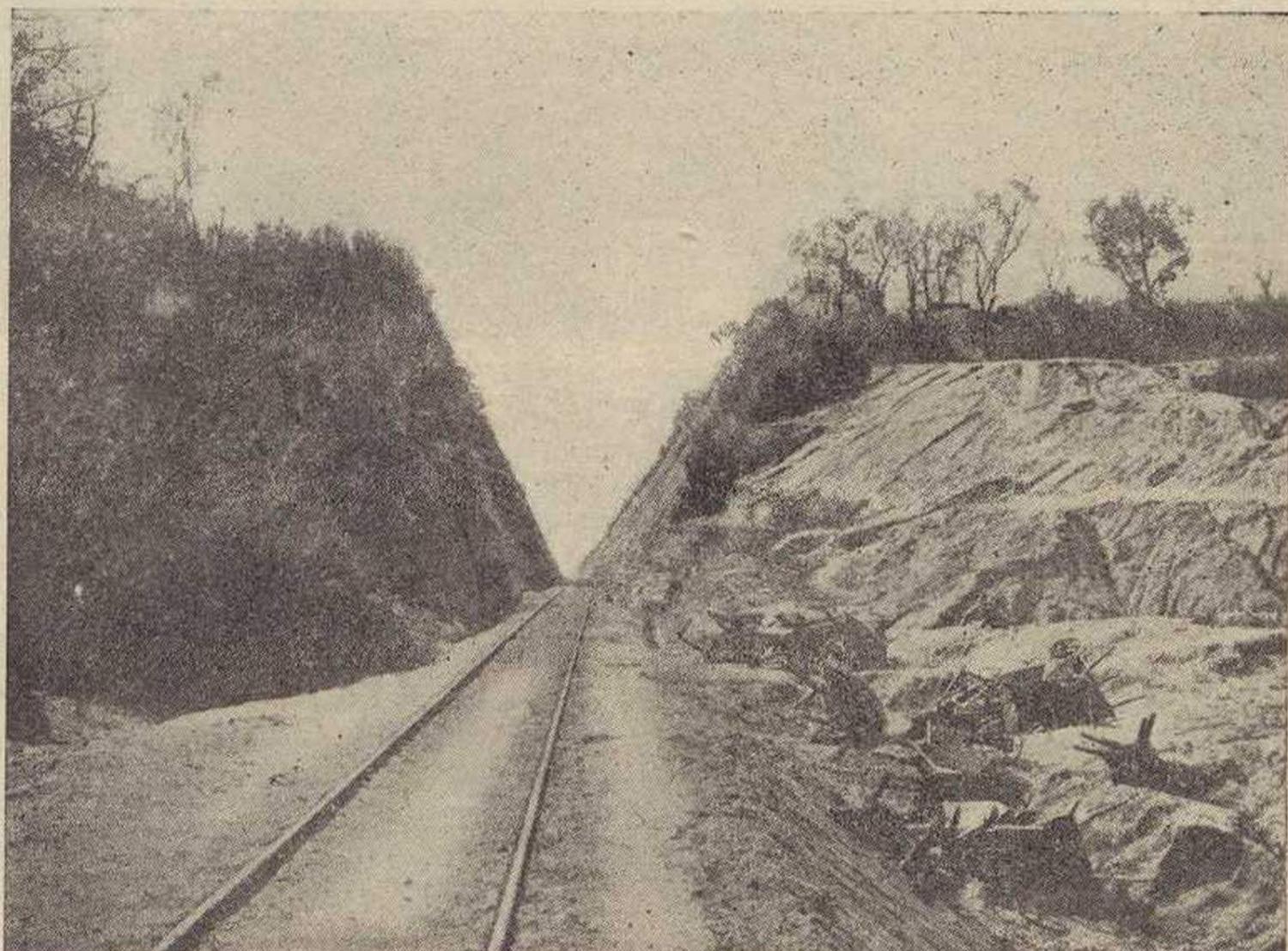
ADMINISTRAÇÃO

Largo dos Caminhos de Ferro  
—Estação de Santa Apolónia

EDITOR: ANTÓNIO MONTES

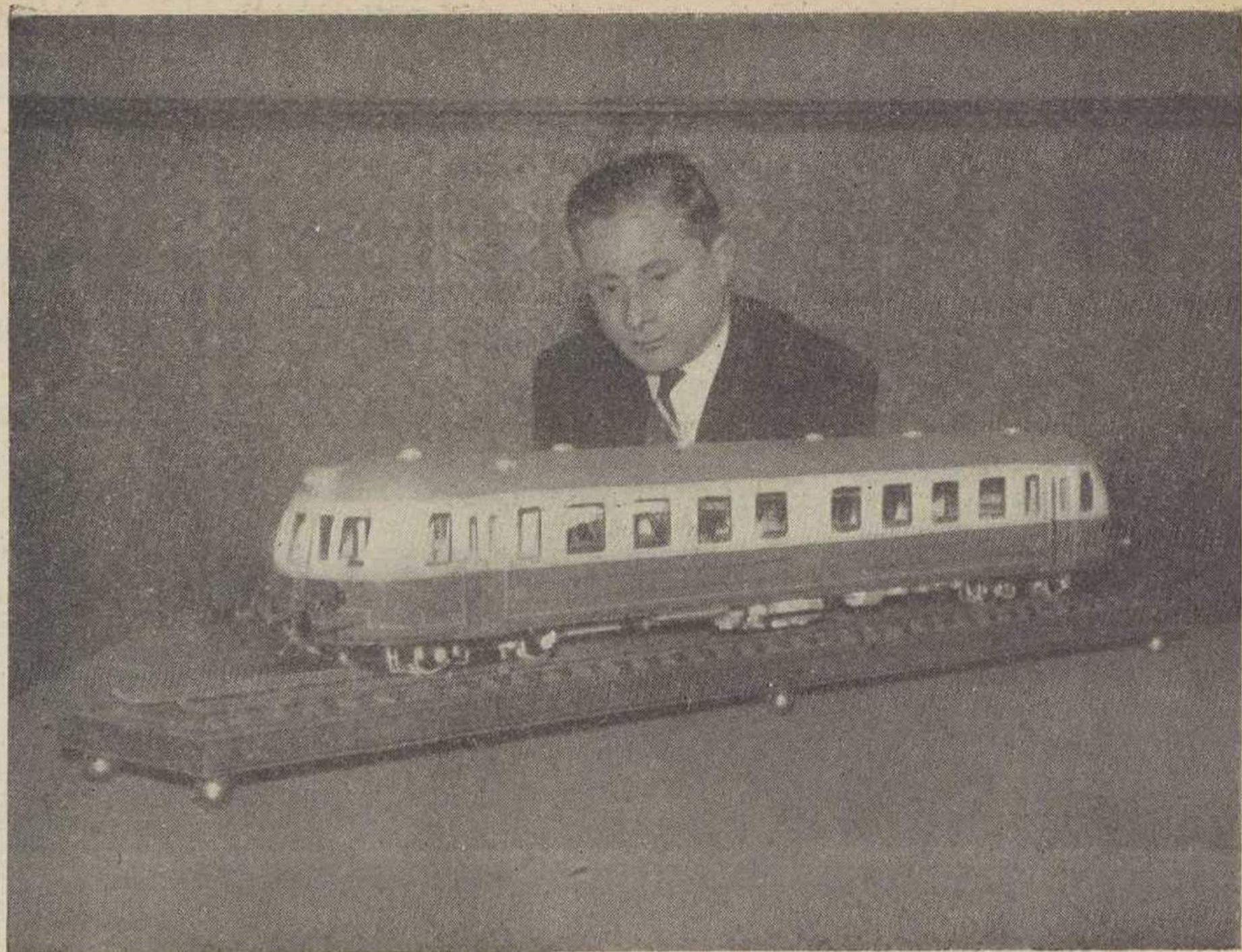
Composto e Impresso na Tipografia da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», R. da Horta Seca, 7 — Telef. 20158 — LISBOA

## PORTUGAL ULTRAMARINO



TRINCHEIRA DE CHIMOITO — Porto da Beira

O porto da Beira e o seu caminho de ferro são, hoje, uma das mais eloquentes afirmações do progresso da nossa província de Moçambique



O operário Raúl Gomes Botelho de Matos junto do modelo de automotora que construiu

# UMA AUTOMOTORA PARA VIA DE 83 MILIMETROS...

Pelo Eng.º HORTA E COSTA

**E**STEVE há pouco tempo em exposição durante alguns dias, no salão da biblioteca da Direcção Geral, um modelo das automotoras suecas «Nohab», construído na escala de um para vinte, pelo operário torneiro de 1.ª classe do Depósito de Campolide, Sr. Raúl Gomes Botelho de Matos.

O modelo foi encomendado particularmente em 1950, por conta da extinta Direcção Geral de Caminhos de Ferro, por um dos seus engenheiros que, para o efeito, se entendeu directamente com o referido operário,

cuja competência e habilidade para este género de trabalhos já eram de seu conhecimento. E na verdade seria difícil encontrar-se outra pessoa com a aptidão e a paciência demonstradas pelo operário Botelho de Matos na construção deste modelo.

A escala de 1:20 foi rigorosamente respeitada nos mínimos pormenores, e todo o mecanismo funciona, inclusivamente os próprios motores e transmissões, embraiagens, freio manual, suspensão, aparelhagem de tracção e choque, etc..

Como não seria possível construir, nas dimensões impostas pela escala, motores capazes de funcionar, do tipo diesel como os existentes nas automotoras Nohab, o operário Botelho de Matos construiu e aplicou em seu lugar, no modelo, motores de explosão monocilíndricos, com 3217 milímetros cúbicos de cilindrada (16<sup>mm</sup> de diâmetro e de curso).

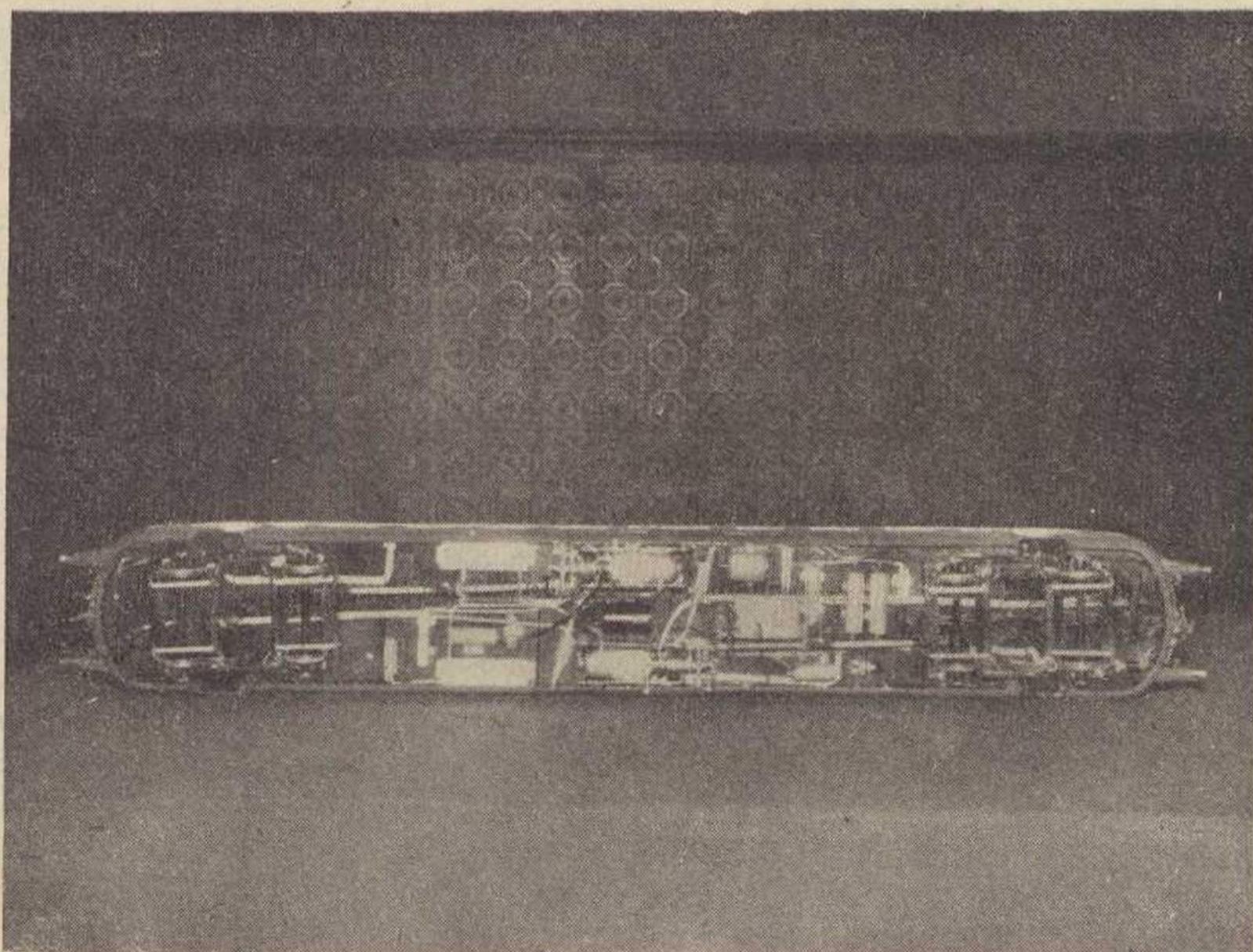
Estes motores, que são do tipo usado em aviomiáutura, funcionam com um combustível especial (mistura de éter e óleo mineral) sendo o arrefecimento a água, por termo-sifão.

As portas exteriores e interiores abrem e fecham, bem como os vidros das janelas e os estores de que as mesmas são providas. Funciona igualmente a instalação eléctrica de iluminação interior e exterior (faróis e farolins regulamentares) num total de 36 lâmpadas.

A construção do modelo foi iniciada em Agosto de 1950, e ficou concluída poucos dias antes do fim do ano de 1953. O operário

Botelho de Matos fez todo o trabalho, evidentemente, fora do tempo regulamentar do serviço para a Companhia, sacrificando férias, domingos e feriados, além dos serões nos dias úteis. No total, a construção do modelo absorveu 4036 horas de trabalho, ou seja (à razão de 8 horas por dia e de 25 dias úteis, em média, por mês) cerca de 20 meses.

Como dissemos, o modelo da automotora esteve exposto, graças à especial deferência da Direcção-Geral de Transportes Terrestres, durante três dias no salão da Biblioteca, no edifício de Santa Apolónia, onde foi examinado e devidamente apreciado pelo Ex.<sup>mo</sup> Sr. Director-Geral, Subdirectores e muitos funcionários de todas as categorias. O autor do trabalho foi pessoalmente felicitado pelo Ex.<sup>mo</sup> Sr. Director, que em algumas palavras lhe significou o seu apreço pela competência, habilidade, paciência e perfeição de execução manifestadas na construção do interessante modelo,



O modelo da automotora vista pela parte inferior



A mesa de honra do almoço

## Confraternização ferroviária

**A**S festas anuais do pessoal das Circunscrições da Exploração e da Comercial têm marcado pelo espírito fraterno — sua primeira intenção — e pelo pretexto a que dão aso para a elevação desse espírito diante de convidados de honra, de grau hierárquico superior, que nem por isso deixam de sentir a conveniência de assistirem a estas festas, tão úteis ao reconhecimento e exaltação do que valem, numa classe inteira, a entre-ajuda e a cooperação.

Este ano — a 2 de Maio — coube à 6.ª Circunscrição organizar a festa, que reuniu cem ferroviários.

O programa dividiu-se em duas partes: digressão e almoço. Os ferroviários visitaram, no Barreiro, o Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste, o Parque Dr. Oliveira Salazar e o Ginásio-Sede do Barreirense e embarcaram seguidamente com destino à estação de Palmela, onde os aguardavam três auto-carros, que os conduziram ao Castelo de Palmela, a Azeitão, à Serra da Arrábida, ao Outão e, finalmente, a Setúbal, onde se realizou, na Pensão Esperança, o almoço de confraternização.

Na mesa de honra, presidindo à festa, encontrava-se o sr. Director Geral, Engenheiro Roberto de Espregueira Mendes, ladeado pelos srs. Chefe de Divisão Comercial, Doutor Faria Lapa, Chefe da Divisão da

Exploração, Engenheiro José Júlio dos Santos, e outros funcionários superiores. Em lugar de honra, dando a direita ao Doutor Faria Lapa, também se encontrava o sr. Engenheiro Manitto Torres, funcionário superior aposentado, da Direcção Geral de Transportes Terrestres, a quem um convite especial fora dirigido como prova do muito apreço que os ferroviários de todas as categorias votam à sua permanente devoção pelos caminhos de ferro.

Antes do início do almoço, o sr. Alexandre Correia Matias, Subchefe de Serviço, que dirige a 6.ª Circunscrição, proferiu o seguinte discurso:

«Coube este ano à Circunscrição que dirijo o encargo de organizar a 6.ª Festa de Confraternização. Já no fim da primeira volta, como se diz em gíria futebolística, difícil foi organizar festa que não desmerecesse das anteriores. Tivemos a preocupação de reduzir quanto possível a importância das inscrições, para as tornar mais acessíveis e para que qualquer «superavit» ainda fosse beneficiar o prestimoso Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste, que teve a honra de receber a vossa visita esta manhã. Não conseguimos apreciável redução, para não faltarmos ao passeio e para que o almoço fosse servido com abundância e qualidade e, enfim, com o

# Folha de Trânsito do Comboio das Circunscrições

Serviço especial em 2 de Maio de 1954

Estações e apeadeiros	Tempo prescrito				TEMPO PERDIDO	TEMPO GANHOU	TOTAL DE ATRASO	Tomas de vinho e mais líquidos (todo menos água)
	CONCEDE.º	CHEGADA	PARAGEM	PARTIDA				
(sai da linha n.º 1) Parte o comboio mui lampeiro Com silvos convidativos E em «VARIOS APERITIVOS» E' que carrega primeiro.	10	14,40	15	14,55				Há uma grua especial Nas 'stações deste caminho Que em vez de água deita VINHO TINTO E BRANCO, REGIONAL.
Depois, em marcha ronceta, Que demora na subida, Surge a estação preferida: «CALDEIRADA A FRAGATEIRA» !	10	15,05	20	15,25				Se abrirdes bem a mangueira, Despejará sem cessar O que possa aguentar A respectiva caldeira.
Aqui o comboio patina E não sai nem por mais uma... Demora a carregar, em suma, Porque a carga é... «papa fina» !...	10							Mas se através da charneca A sede vier, daninha, Dai à bomba à vontadinha, Que o poço nunca mais seca...
Por isso emperra a biela — Nunca se viu coisa assim ! — Mas... resfolga... e chega, enfim, Aos «ESCALÓPES DE VITELA» !		15,55	15	13,50				Depois, quando o gran Vatel Houver findado seu goso, Vereis que deito, gostoso, Um excelente MOSCATEL !
E completa, sem alarde, Com Miudezas diversas, Saladas, coisas dispersas, ... — E... ála!... que se faz tarde...	20							Por fim, quando a coisa ande P'las alturas do CAFE', Então é que a coisa é: Pois começa a pingar BRANDE...
Com efeito, tempo é De chegar à «SOBREMESA», Onde há Fruta Portuguesa, Vários Doces e Café !...		16,10	50	16,40	É aquele em que se come e não se fala.			
Estupendo trem, entre as gentes ! Pois vereis — não é garganta — Que em vez de atrasar, adianta ... À barriga dos clientes !...					É aquele em que se fala e não se come.			P'ra alargar os horizontes Tornando a vida um festim... Quem dera bombas assim Do Algarve a Trás-os-Montes !...
(resguarda e desmantha)	50	—	80	—				

## INSTRUÇÕES

*Não há pressas nem ultrapassagens. Há liberdade de manobras. Está proibido apitar a freios ou limitar as cargas. Quando o comboio afrouxar ou começar patinando, dar-se-ão as duplas necessárias. Não funciona o telegrafo nem o telefone, nem se observam regulamentos nenhuns.*

*Após a chegada ao «terminus», haverá um bem montado serviço de porta-a-porta, última palavra em coordenação de transportes, para uso dos Srs. passageiros que estejam moídos da viagem.*

possível conforto. Podeis crer que o nosso desejo foi o de proporcionar aos nossos camaradas e ex.<sup>mas</sup> pessoas de família um bom dia de confraternização, reunindo o útil ao agradável. Peço-vos releveis as faltas notadas e recolhais a certeza da nossa melhor intenção de bem servir a festa a que estamos assistindo.

«Para terminar, recebam V. Ex.<sup>as</sup>, minhas senhoras, sr. Director Geral, srs. Chefes de Divisão, sr. Engenheiro Manitto Torres, os nossos agradecimentos por terem vindo até nós, e os nossos camaradas do activo e reformados, enfim, todos, consideramo-los

envolvidos num cordeal abraço, fazendo votos pela boa disposição e apetite».

Foi um magnífico repasto, que mereceu «folha de trânsito» elaborada pelo sr. Engenheiro Manitto Torres, com um espírito em que o bom humor se alia à poesia para uma «marcha» heróica sobre a ementa do almoço.

Pelo seu ineditismo, publicamos ao alto desta página, a referida «folha de trânsito».

E como «Nem tudo passa...», o sr. Engenheiro Manitto Torres deixou, na página exterior daquela «folha de trânsito», um formoso soneto da sua autoria, que vamos arquivar também:

*Assim passa a glória deste mundo,  
Assim passa tudo, em mundos vários!  
Assim passamos nós, Ferroviários,  
Assim passando em nós desgosto fundo!*

*Assim tudo passa, ao que se vê,  
Neste mundo incerto e passageiro!  
A fraqueza do pobre, a força do guerreiro,  
A descrença do ateu, a crença do que crê!*

*Pois se assim sé esvai tudo, num fadário,  
E se desfaz no pó dum sentimento infindo,  
Eu quero que algo fique, eterno e sempre forte:*

*A estima que criámos, num esforço solidário,  
E a minha gratidão, p'ra sempre nos unindo  
Numa amizade sã, que viva até à morte!...*

Findo o almoço, discursaram os srs. Sub-inspector Soares Silva, que elogiou os seus superiores, e Engenheiro Manitto Torres, que exaltou o valor dos caminhos de ferro e pôs em destaque a concorrência que os atinge.

O sr. Director Geral foi o último a discursar. A sua oração, largamente aplaudida como as anteriores, baseou-se no pensamento expresso por Oliveira da Silva, Agente Comercial da 6.<sup>a</sup> Circunscrição, no programa da festa: «Confraternizar deste modo é suspender as horas de serviço para o abraço que as há-de tornar mais "eficientes pelo

aumento de entre-ajuda e cooperação ferroviárias». O tema foi desenvolvido com elegância e acerto. Quinze minutos depois, o discurso, registado em fonógrafo do sr. Adelino Ferreira Alves, que também fez a filmagem da festa, desde o passeio até ao almoço, foi parcialmente reproduzido, causando entre o auditório novas expressões de admiração.

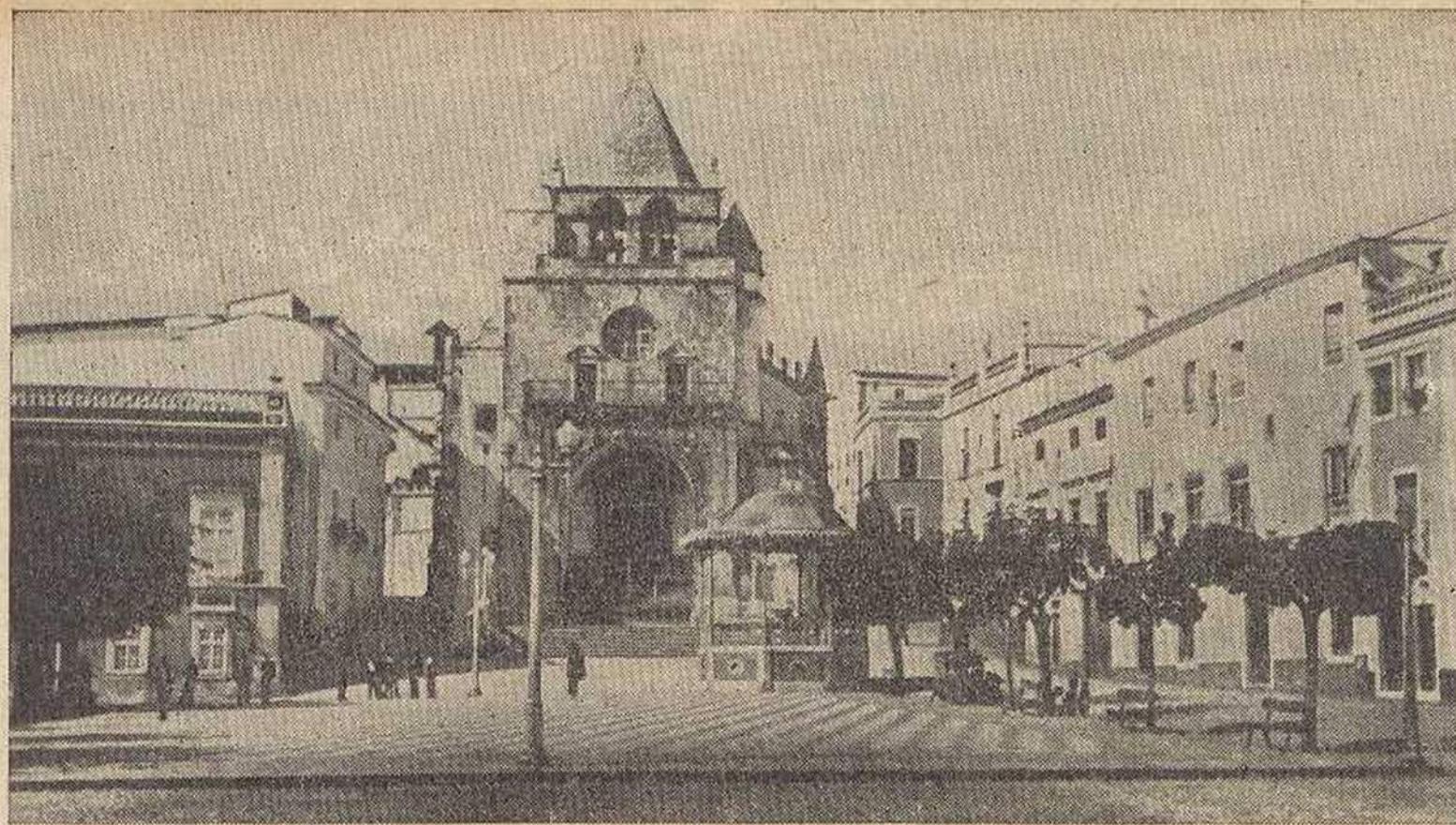
A festa terminou após a visita dos ferroviários à fábrica de conservas de peixe da firma Viegas & Lopes, onde foram amavelmente recebidos, sendo-lhes oferecidos sacos de papel contendo latas de sardinha em conserva.

Na execução do programa, o sr. Alexandre Correia Matias, Chefe da 6.<sup>a</sup> Circunscrição, teve papel de relevo: foi um bom guia da excursão e, na vasta sala em que se realizou o almoço, foi tão alegre e comunicativo que levou o sr. Director Geral a dizer espirituosamente à sr.<sup>a</sup> D. Aurora Matias: «O seu pai, minha senhora, enganou-nos: ele não tem 67 anos, tem 37 ou 47...».

Perdurará a impressão deixada por esta festa de confraternização.

Na realidade, «confraternizar deste modo é suspender as horas de serviço para o abraço que as há-de tornar mais eficientes pelo aumento de entre-ajuda e cooperação ferroviárias».





A Catedral de Elvas é um dos mais belos monumentos do Alto Alentejo

# Em louvor do Alto Alentejo

Por EUGÉNIO NAVARRO

**A**LTO ALENTEJO. Alentejo do Norte. Num momento surgem na imaginativa serranias e frondes bastas, planuras onduladas, águas musicais, frescuras paradisíacas, rochedos graníticos, messes louras e perdidas nos longes, vastos olivedos, montados sombrios — e a sangrar, às vezes — de sobreiros e azinhos.

Erguendo a vista, da planície para os altos, divisamos rosas e com elas a enfeitar, como em pompas de deuses, castanheiros e pinhos bravios, acácas e robles, freixos e olivais.

No ar vibra uma luz repassada de docura; na terra, a água canta bucólicas risonhas, espadanando por toda a parte.

Há dois Alentejos. Este, o Alto, é o mais belo, em contraste com o outro, o Baixo, todo estepe e ardores.

As cidades-jóias, as vilas-maravilhas — Évora, Portalegre, Estremoz — engastam-se em terras peregrinas.

A mulher enriquece a paisagem, com a sua beleza sortílega — formas donairosas e

ardentes, olhos sonhadores e profundos como negros abismos que suspiram misteriosas promessas de fatal encanto. A própria fala é estranha, de bárbara harmonia.

Em Portalegre e Castelo de Vide elas usam mantilha, a mantilha serrana, semelhante ao bioco do Algarve, que lhes confere graça andaluza ou moirisca.

A História obsidia-nos, irresistivelmente, à vista dos monumentos sem par que se levantam para o céu, vitoriosos, desdenhando da sorte e do tempo. Castelos. Fortalezas. Templos. Solares nobres. Ordens Militares relampejam na evocação rubra de sangue e fulgente das espadas nas batalhas. Calatrava e Aviz.

Sombras nobres lembram-nos seus feitos: Gonçalo Anes, o da *Ala dos Namorados*, que feriu primeiro lança em Aljubarrota; Diogo de Azambuja, o nauta; Mousinho da Silveira, o estadista.

Castelo de Vide — a *Sintra do Alentejo*. Senhora da Pena — em cujo santuário arde sempre luz perpétua!

Marvão altiva, do alto do monte coroado pelo seu castelo, é uma sentinela desde o tempo da fundação.

Portalegre, a doirada, esplende na encosta serrana, em riqueza de vitrais e pedras nobres, com a sua Sé de remates agudos e a pompa da sua história e dos seus tesouros arquitectónicos. Palácio Amarelo. Filigrana de ferros. Casas de seiscentos e setecentos, de fidalguia estrénuas.

E, como brasão supremo, doado pela natureza munificente, a Serra de São Mamede.

Escutem:

«É a serra de Portalegre uma das melhores da Lusitânia do seu tamanho, em que parece estremar-se a natureza na fresquidão do arvoredo, e muitos prados, e diversidade de boas frutas, suavidade de ares aprazíveis, que correndo entre flores e ervas cheirosas sopram mais suavemente ruído místico e ruidoso, de várias plantas, multidão de claras fontes, doces e frias águas.

É toda coberta de sombrios soutos, pomares, vinhais, olivais e mui altos castanheiros e outrás árvores tecidas por obra da natureza em troncos de graciosa hera.

Corre pelo meio um fresco arroio de cristalinhas águas que todo o ano a regam, e provêm de muitas azenhas e pisões, em que se pisoam as graciosas mesclas de várias co-

res que na cidade em grande abastança se fazem».

Ouviram? Não parece mais fabulosa descrição do sonhado e perdido paraíso terreal? Pois é assim a Serra de S. Mamede ou de Portalegre, pintada e musicada pelo estilo suave e santo de D. Frei Amador Arrais, o clássico dos *Diálogos*, que por lá gosou delícias de veraneio, juntamente com príncipes e outros grandes senhores do reino e da terra.

A Serra de S. Mamede sintetisa e representa, luxuriantemente, o Alto Alentejo. Quem o quiser conhecer na sua fisionomia total, como a imagem ou retrato de pessoa ou coisa viva, não tem mais que pegar em si e pôr-se a caminho ou arranjar que o levem até à serra maravilhosa — compêndio perfeito do norte alentejano.

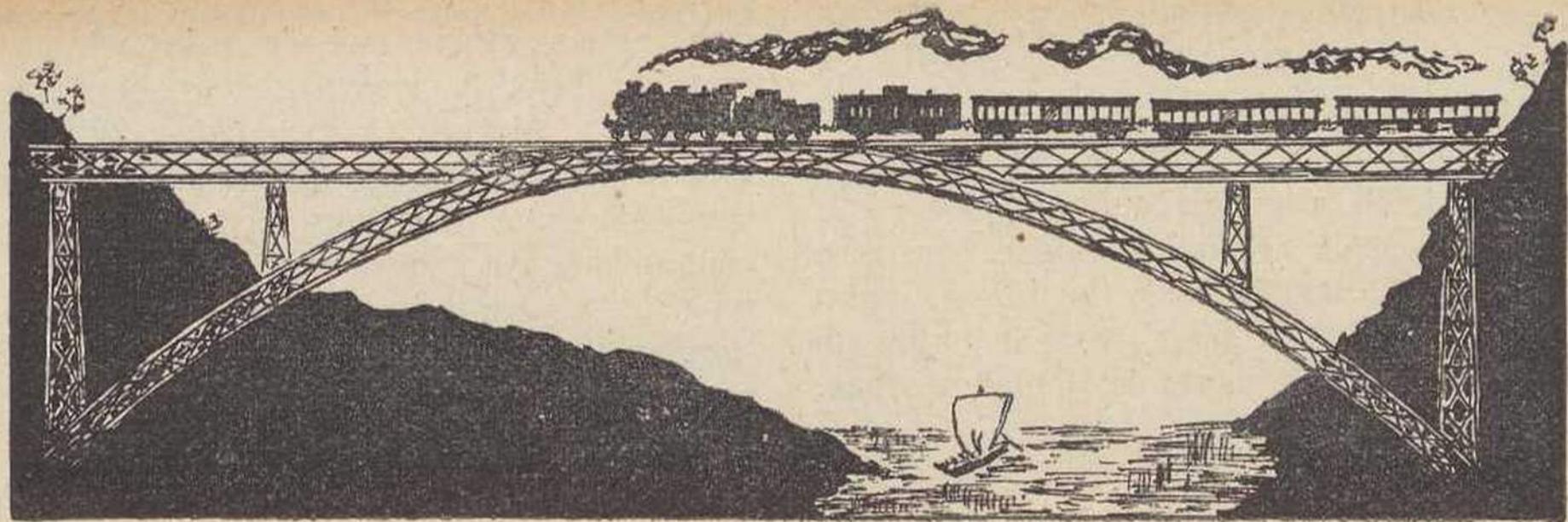
Mas faltam ainda, para completar o quadro, Évora e Elvas, os outros dois extremos dos

três que limitam esta zona privilegiada da terra trans>tagana do Poeta: a cidade Museu, a cida de Relquia; a cidade Fortaleza, a cida de Heróica. Ambas certificam a dupla fisionomia pulcra e bélica, artística e guerreira, deste solo prodigioso, que se desentranha em pão, em flores, em frutos e riqueza.

Português, não faltes à romagem à «terra alta» de Portugal! Percorre esses lugares sagrados pelo heroísmo e pela beleza.



ESTREMOZ — Igreja paroquial



# Talvez não saiba que...

Condensado por JOSÉ JÚLIO MOREIRA

Chefe de Repartição da Divisão de Via e Obras

Os árabes instalaram na nossa Península o primeiro moinho de vento.

\* \* \*

*As Cortes de Lamego, no tempo de D. Afonso Henriques, aprovaram uma Lei determinando o seguinte: «O homem que furtar primeira e segunda vez ponham-no nu em o lugar por onde todos passarem; se furtar mais, ponham-lhe na testa, com ferro em braza, o sinal de ladrão; se continuar a furtar, morra, mas não o matem sem ordem do Rei».*

\* \* \*

Entre os portugueses dotados de memória privilegiada, conta-se Fr. Francisco de Santo Agostinho ou Fr. Agostinho de Macedo. Algumas das suas revelações notabilíssimas são, por exemplo: aos 11 anos de idade recitou de cor, com impressionante fidelidade do texto, o poema completo de Virgílio, a «Eneida». Estando mais tarde, em Veneza, em 1667 e contando já 71 anos, disse, sem recurso a qualquer leitura, mil versos latinos com epígrama em louvor daquela República. Valeu-lhe ser premiado com o título de *cidadão veneziano* e o seu retrato colocado na Biblioteca de S. Marcos. Em Pádua, no mesmo ano, ganhou o concurso para o provimento da cadeira de *Filosofia Moral*, da

respectiva Universidade, depois de ter sustentado, brilhantemente, renhida oposição de outros concorrentes. Nessa ocasião descreveu de improviso, em verso, a vida dos primeiros trinta Pontífices italianos.

Nasceu este insigne português no lugar do Botão, arredores de Coimbra, em 1596, e morreu em Pádua, no dia 1 de Maio de 1691, tendo, portanto, 95 anos.

\* \* \*

*Custou 400 contos a capela de prata, de S. João Baptista, na igreja de S. Roque, em Lisboa, e 19 000 a basílica de Mafra, mandadas fazer pelo rei D. João V.*

\* \* \*

Em 1642, um exército composto de 20 000 homens de Infantaria e 4 000 de cavalaria, em pé de guerra, fazia a despesa anual de 1 000 contos.

\* \* \*

*No Foral de Guimarães, concedido pelo Conde D. Henrique e sua mulher, a Infanta D. Tereza, e confirmado, em 1166, por seu filho, D. Afonso Henriques, consta, na parte relativa a agressões: «o que ferir com murro pague 12 dinheiros.<sup>(1)</sup> De mão aberta, 5 soldos. Por efusão de sangue, 7 soldos e meio. Com arma vibrada com ira, fora de*

casa, 60 soldos; por ferida que faça cair, 7 soldos e meio».

\* \* \*

Em 1828, a guerra entre a Rússia e a Turquia custou 90 mil contos e causou a perda de 120 000 homens. Em 1876-77, outra guerra entre os mesmos países importou em 855 mil contos e a morte de 180 mil pessoas.

\* \* \*

Em 1606-1607, o português Nicolau de Orta veio, por terra, de Goa a Portugal continental.

\* \* \*

Em Portugal, há 6 raças de porcos: 3 indígenas e 3 mestiças. As indígenas: *javalina*, *bizarra* e *alentejana*; as mestiças: *chinesa*, *lusó-berqueshiriana* e *lusó-iorqueshiriana*.

A raça *javalina* é constituída pelos porcos bravos (*javalis*) que habitam nos matagais. O javali é o representante directo do porco primitivo. A raça *bizarra* é de todas a mais

numerosa e está espalhada pelo país, ao norte do Tejo. A raça *alentejana* abunda no Alentejo e Algarve. A raça *chinesa* parece ser oriunda da China e trazida pelos nossos navegadores. É esta uma raça inferior, encontrando-se em pequena quantidade por todo o país. As raças *lusó-berqueshiriana* e *lusó-iorqueshiriana* derivam do cruzamento da raça lusitana *bizarra* com suínos ingleses de *Berkshire* e *Yorkshire*.

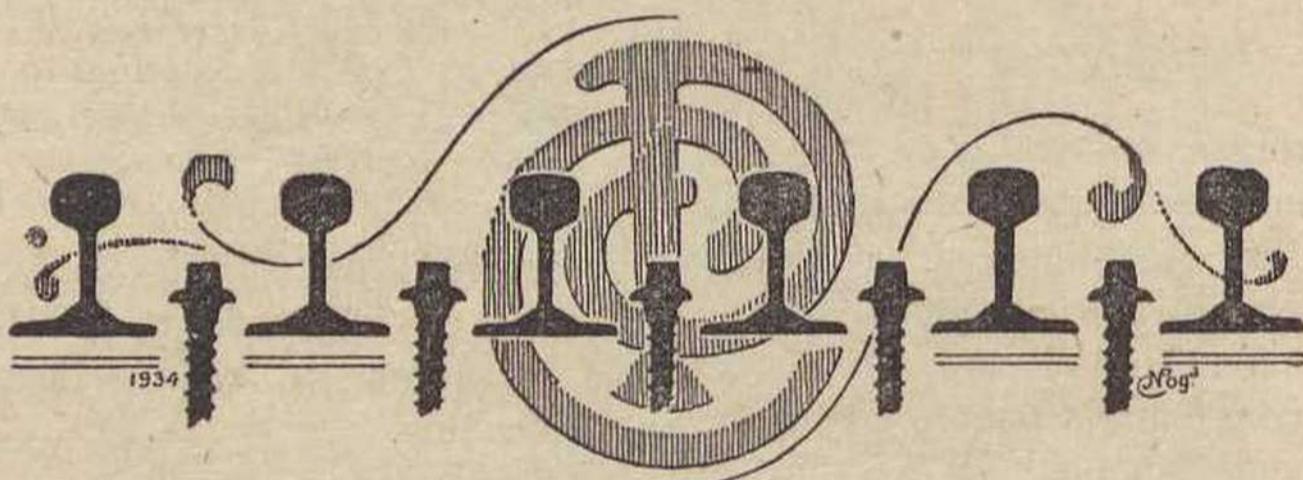
Na Ilha da Madeira existem as raças *bizarra* e *alentejana* cruzadas com raças americanas e inglesas.

---

(<sup>1</sup>) Um *dinheiro* (do latim, *denarius*) era a duodécima parte de um *soldo* (do latim, *solidus*), moeda de valor variável, segundo as épocas. No reinado de D. Manuel I, foi ordenado que cada *dinheiro* antigo fosse igual a um *ceitil* (do árabe, *cebtil*, de Cebta Ceuta).

Portanto, cada *soldo* correspondia a 12 *ceitis*. No fim do século XVIII, cada *ceitil* valia a sexta parte de um *real* (do latim, *regalis*).

É desconhecido o valor primitivo do *dinheiro*, moeda de cobre, mas sabe-se que no tempo de D. Afonso V valia a terça parte de um *ceitil* ou duas *meathas* (do baixo latim, *medalia*).





**Pergunta n.º 180** — Peço ser informado se os passageiros procedentes das linhas do Minho e Douro e anteriores, portadores de bilhetes de 1.ª, 2.ª e 3.ª classes, para Campanhã ou Porto, com ligação imediata pelo comboio n.º 4, para o qual é exigido o mínimo de 100 Kms., se se pode levar em conta o percurso naquelas linhas quando desejem continuar viagem por este comboio para estações cujo percurso não atinja este mínimo.

Faço esta pergunta por ter conhecimento que os revisores de Lisboa e até anteriormente os de Campanhã fazem as cobranças, levando em conta o percurso naquelas linhas, e as Instruções Complementares ao Livro E 11 páginas 80 determinarem que só estão abrangidos os passageiros com bilhetes para estações da Antiga Rede cujo percurso seja inferior a 100 quilómetros.

**Resposta** — Embora na alínea a) do n.º 2 da página 80 das Instruções Complementares ao Livro E 11 se faça referência aos passageiros portadores de bilhetes procedentes das estações do Minho e Douro (excepto Porto) com destino a estações da Antiga Rede, o princípio estabelecido é aplicável, mesmo que os passageiros sejam portadores de bilhetes para Porto ou Campanhã.

## II — Divisão da Exploração

**Pergunta n.º 155** — Encontrando-se uma circulação em marcha entre a Bif. de Boavista (Posto 2) e a estação de Senhora da Hora, pode ser consentido que outra circulação vinda de Porto-Trindade se lhe siga com destino à Boavista, sem que a primeira tenha o seu resguardo na Senhora da Hora (Posto 4)?

O sinal (S. B. 1) que protege o cantonamento fica na situação quilométrica (2,160), o Posto n.º 4 (2,350). A agulha que dá acesso à estação de Boavista Km. (2,400) está na linha ascendente em continuidade com a mesma em que a circulação da frente se lhe segue e protegida pelo referido sinal (S. B. 1).

No meu parecer não deve ser consentida a abertura do sinal sem que a 1.ª circulação esteja resguardada, visto a 2.ª poder ir bem além daquela agulha.

**Resposta** — A circulação vinda de Porto-Trindade para resguardar na Boavista, não pode ultrapassar o semáforo S 1B na posição de fechado. Trata-se para todos os efeitos de uma entrada no cantão e o Posto P. 2 não a pode autorizar sem estar livre.

A adopção de prática contrária pode originar confusões, com perigo para a circulação.

**Pergunta n.º 156** — Quando não haja tempo de avisar o pessoal da via, duma circulação extraordinária que se efectua no período de trabalho do referido pessoal, nem tão pouco a estação anterior de paragem possa avisar o maquinista desta falta de aviso, por a mesma já de ali ter partido, é motivo para fazer parar a referida circulação na estação anterior ao local do trabalho, para se entregar ao maquinista e condutor o modelo M 126 assinalando o n.º 6?

**Resposta** — Desde que não haja possibilidade de cumprir com o estabelecido no art. 40.º do Regulamento 2, o chefe da estação anterior, ao local de trabalho, deve fazer parar o comboio para fazer entrega do modelo M 126.



**Pergunta n.º 157** — Circulando o comboio n.º 9 173 atrasado e tendo na estação de Águas de Moura, 14 minutos para serviço da mesma e fazendo-o apenas em 10, ganhando portanto 4, agradecia ser esclarecido se deve ser justificado em mod. M 238 o tempo que o comboio esteve na estação, visto o art. 20.º do Livro E 5 determinar que só devem ser justificados os atrasos.

**Resposta** — A Comunicação-Circular n.º 510 do Serviço do Movimento, diz: « . . . . . deverão justificar a causa por que não foi reduzido o atraso, se de facto a estação não tiver ganho e sim empregado todo o tempo de paragem indicado na marcha».

Como no caso apresentado, o comboio ganhou 4 minutos, não tem o conselente de fazer qualquer justificação.



**Pergunta n.º 158** — Numa estação de via única, onde normalmente cruzem dois comboios regulares e que a ambos seja fornecido o mod. M 126 para anúncio de um comboio suplementar, que se efectua diariamente à mesma hora, peço dizer-me qual o agente a quem cabe a obrigação de avisar o guarda-freios da cauda, para colocação do respectivo sinal anúncio, que, a meu ver, deve ser o condutor, conforme Instrução n.º 2 328.

**Resposta** — A Instrução n.º 2 328 é bastante clara sobre este assunto.

Os sinais à cauda devem ser feitos pelo guarda-freios, sob responsabilidade do condutor.

Contudo, a estação não se deve desinteressar deste ramo de serviço.



# LÁ POR FORA...

Numa pequena localidade dos arrabaldes de Milão, um par de noivos aguardava a chegada do comboio para seguir para a cidade, onde pretendiam passar a lua-de-mel. Mas o lento comboio, que era, afinal, o único que se dignava parar naquela estação, só passava daí a algumas horas, e os pombinhos estavam desolados. O chefe da estação, impressionado com este contratempo, «esqueceu-se» de dar passagem livre a um comboio expresso que era esperado. Os expressos, tal qual os mais humildes comboios, devem respeitar os mais pequenos sinais, e este parou, o coração de aço cheio de fúria e o condutor do comboio zangadíssimo por esta paragem imprevista. No entretanto, os jovens tomaram uma das carruagens e o condutor, suspeitando do verdadeiro motivo daquela paragem, absolveu o chefe da estação que, antes do expresso retomar a marcha, recebeu um beijo da noiva, em reconhecimento daquele favor.

\* \* \*

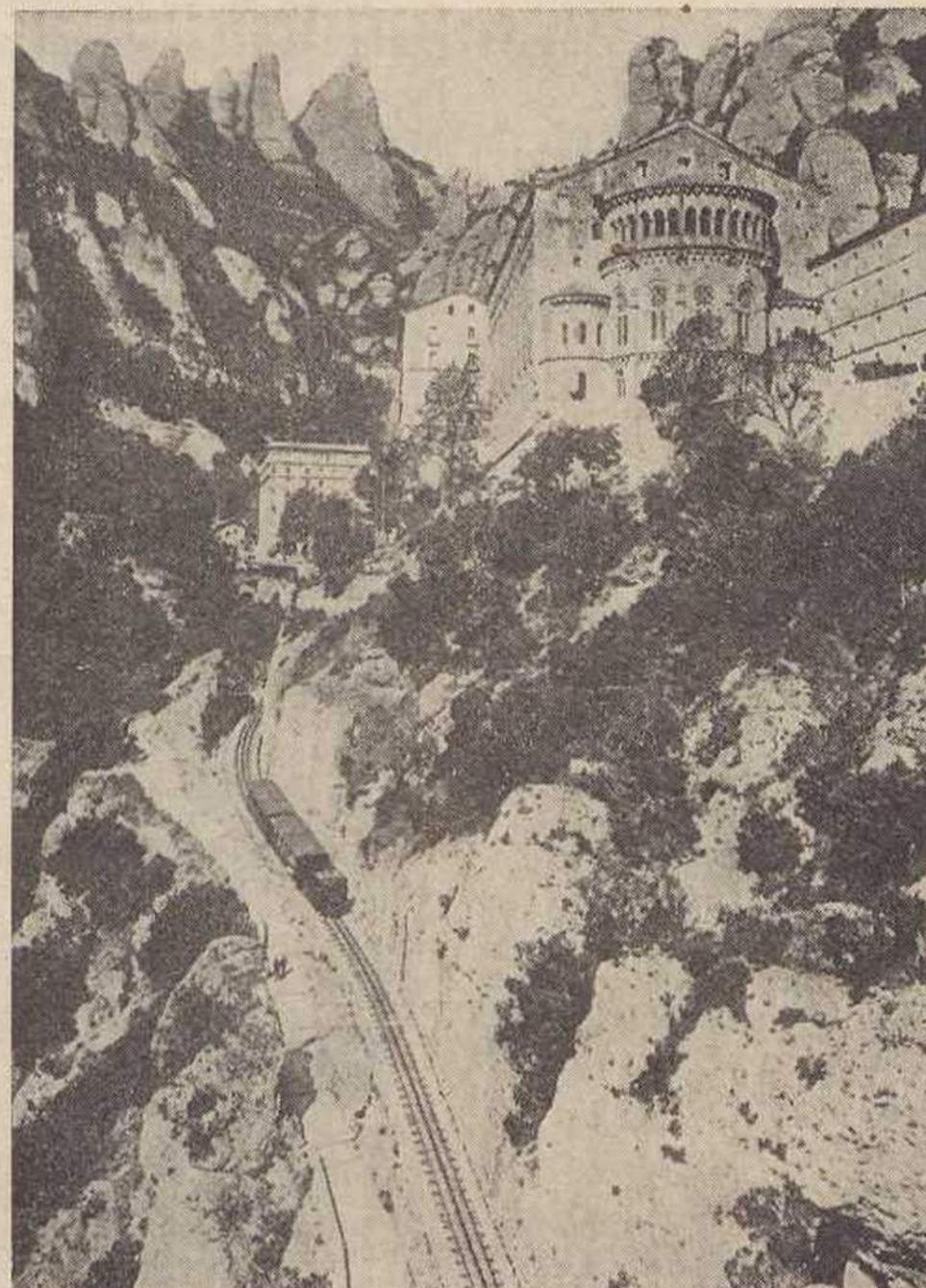
Na sua visita à Austrália, em Fevereiro deste ano, a Rainha Isabel de Inglaterra e o duque de Edimburgo viajaram de comboio de Sydney a New Castle (104 milhas); de Bulli a Sydney (45 milhas) e de Bathurst a Sydney (149 milhas). O comboio real compreendia, além de vários salões dotados de ar condicionado e elegantemente atape-

tados, duas locomotivas Alco diesel-eléctricas. A carruagem real continha dois quartos de cama, sala de estar, sala de fumo e plataforma de observação.

Esta linda carruagem foi mandada construir nas oficinas de Eveleigh, em 1901, por Lord Hopetoun, então Governador-Geral da Austrália.

Foi usada primeiramente pelo Duque e Duquesa de Cornwall e York (avós da Rainha), quando viajavam de Albury para Wallangarra, caminho de Melbourne para Brisbane, a 18 de Maio de 1901, após a abertura, em Melbourne, do primeiro Parlamento Federal. Em 1920, viajou nesta carruagem o Príncipe de Gales, tendo também outros membros da Família Real da Grã Bretanha feito uso dela, incluindo o Duque e a Duquesa de York, em 1927, e o Duque de Gloucester, quando foi Governador-Geral da Austrália nos anos de 1945 a 1947.

\* \* \*



BARCELONA - Caminho de Ferro para Montserrat

O Exército brasileiro tem colaborado na construção ferroviária do seu país, tendo já construído 891 quilómetros de caminhos de ferro.

Datam do princípio deste século as actividades levadas a efeito pelas forças armadas de terra para ampliação do parque ferroviário. Em 1901 partiu o 2.º Batalhão de Engenharia (hoje 1.º Batalhão Ferroviário) da Escola

Militar do Rio Pardo para Iranduí, afim de construir alí o troço Cacequi-Iranduí, integrado no caminho de ferro Porto Alegre-Uruguaiana.

O trabalho daquele Batalhão contribuiu para o progresso da rica e fértil região do oeste sul riograndense, tendo ficado incorporados à rede do Rio Grande do Sul 874 quilómetros de via férrea.

O Batalhão Ferroviário tem outros trabalhos em andamento.

\* \* \*

A Câmara de Comércio de Bolzano anunciou um projecto, no valor de 15.000 milhões, para a construção de um túnel sob a famosa passagem do Brennero. O plano prevê a construção de uma galeria de uns 24 quilómetros de extensão, desde Polle Isarto, na Itália, até à cidade de Steinach, na fronteira austríaca, por onde circulará o tráfego ferroviário, que passa agora a 1377 metros de altura.

\* \* \*

A construção de locomotoras na Alemanha ocidental, no decurso de 1953, aumentou em 50 por cento em relação ao ano de 1952, tendo em conta as reparações e fabricação de peças diversas. Esta indústria atingiu, sob o ponto de vista financeiro, a cifra considerável da ordem dos 250 a 260 milhões de marcos.

\* \* \*

Nos Estados Unidos não se viaja apenas de avião, viaja-se também por caminho de ferro, e, às vezes, como se vai ver, mais por caminho de ferro do que de automóvel.

Segundo dados fornecidos pela Casa Branca, o Presidente Eisenhower percorreu nas suas viagens, durante o primeiro ano de magistratura, 58 361 quilómetros, dos quais 51 428 em avião, 4 491 em caminho de ferro, 1 838 em automóvel e 600 por mar.

\* \* \*

As oficinas de Crew acabam de terminar a construção do «bébé» das locomotivas «standard» dos Caminhos de Ferro britânicos.

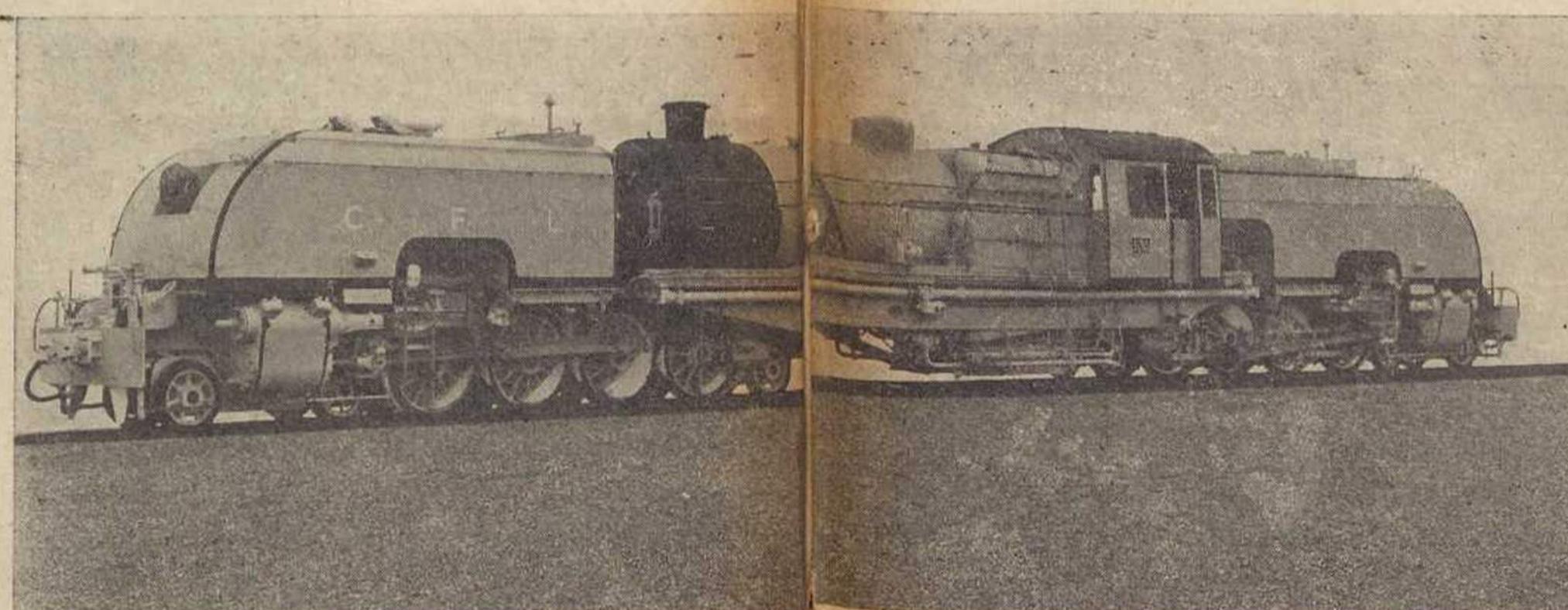


ETIÓPIA — A estação de Caminho de Ferro de Addis-Abeba

Trata-se da primeira locomotiva da categoria 2-2-6-2 destinada ao tráfego mixto. O seu peso, em serviço, é de 63 toneladas, 25. Mais 20 outras locomotivas do mesmo tipo vão ser construídas, as quais serão utilizadas na região Londres-Midland para o serviço em linhas secundárias.

Este novo tipo de locomotiva comprehende quanto possível as últimas novidades técnicas

que se encontram em funcionamento nas locomotivas de categoria superior tais como as grelhas de limpeza automática. Os comandos de verificação estão colocados de tal maneira que o condutor pode accioná-las sem se deslocar do seu lugar. A cabine da direcção da locomotiva, envolvida em todos os lados, é utilizável em todas as ocasiões. O depósito do carvão está construído de maneira a ofer-



Vista lateral da locomotiva Beyer-Garratt, em serviço nas linhas férreas de Luanda

ecer uma boa visibilidade quando a locomotiva faz marcha atrás.

\* \* \*

As administrações dos caminhos de ferro da França, Bélgica e Holanda vão estabelecer, de comum acordo, um plano que tem por fim reduzir o tempo e aumentar a comodidade dos viajantes no trajecto Amsterdão-Paris, passando por Haya, Roterdão, Amberes e Bruxelas, com o fim de aumentar a competência com as linhas aéreas.

O novo serviço entre Paris e Amsterdão realizar-se-á em cinco horas, sendo o correspondente comboio rebocado por locomotoras Diesel muito rápidas. Os bilhetes para este comboio darão direito a uma refeição e a bebidas diversas na carruagem restaurante.

Se esta primeira experiência deu resultado, os caminhos de ferro franceses pensam estendê-la a outros percursos europeus de distância média.

\* \* \*

Das 400 cantinas existentes nas estações ferroviárias francesas, mais de 320 asseguram o serviço de restaurante em maior ou menor medida. Além disso, 60 destas cantinas, classificadas como turísticas, distinguem-se principalmente pelo seu excelente serviço, apresentando ementas em que se incluem pratos regionais.

Como nota interessante, acrescentamos que a chamada «ementa turística» vem sendo servida há três anos e que a única queixa recebida até agora foi fundamentada na circunstância de que era excessivamente abundante para alguns dos clientes. Para atender essa reclamação, criou-se uma ementa especial para as pessoas de menor apetite.

Entre as principais vantagens das cantinas de turismo figura a de que os preços são conhecidos de antemão, incluindo todas as taxas, o que é de particular interesse para os viajantes estrangeiros.

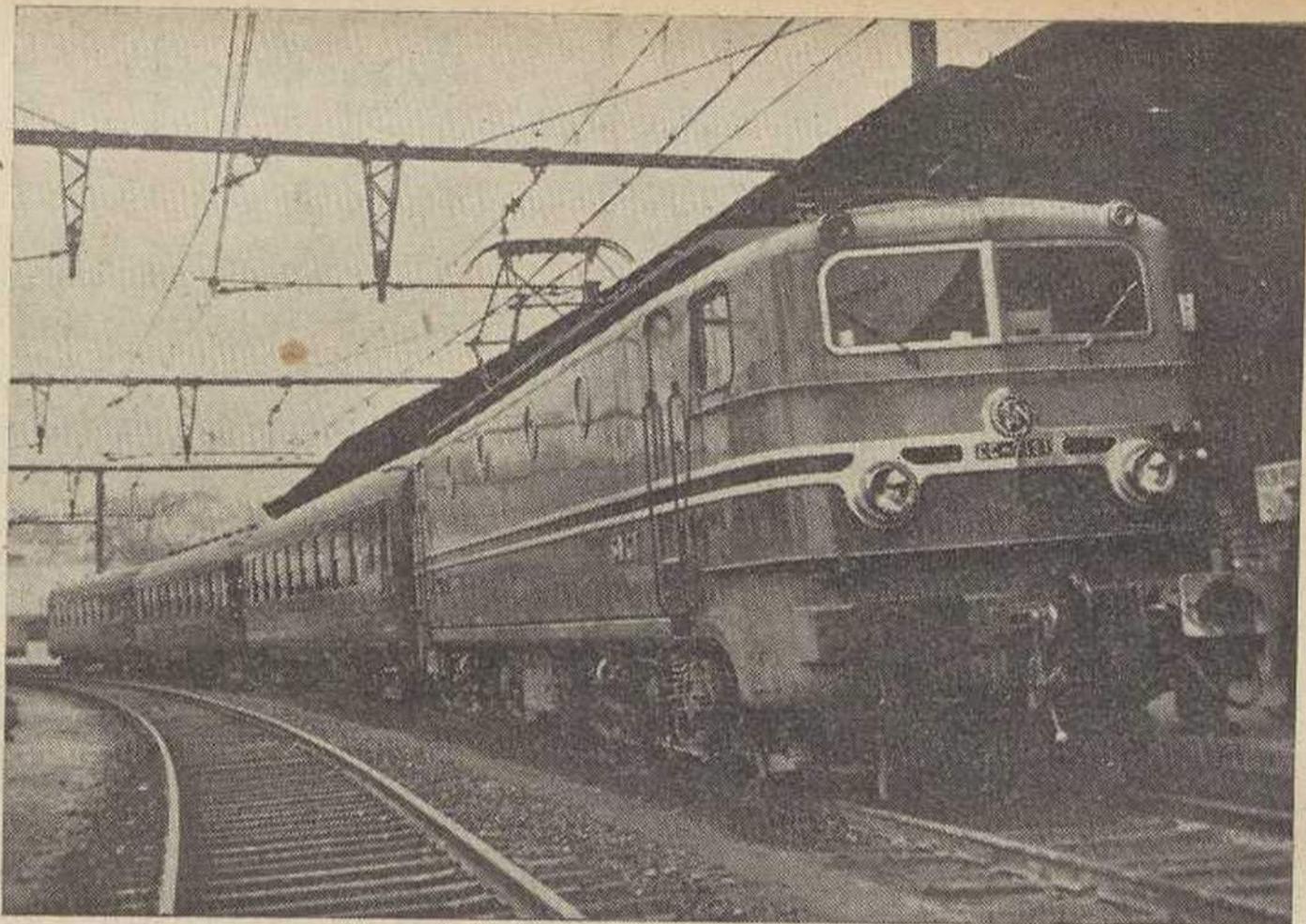
O problema da falta de edifícios próprios para instalação destas cantinas — um terço foi destruído durante a segunda grande guerra — vem sendo resolvido mediante novas construções, que apresentam a vantagem de oferecer melhores e mais adequadas instalações.

\* \* \*

No nosso número de Maio e nesta mesma secção, publicámos alguns dados interessantes sobre a locomotiva eléctrica CC 7122, que alcançou a velocidade «record» de 243 quilómetros à hora, alcançando, com esse «record», mais um título de glória para os caminhos de ferro franceses, que continuam a ter ao seu serviço os comboios mais rápidos da Europa. Completando a notícia, reproduzimos agora essa locomotiva e a sua respectiva composição.

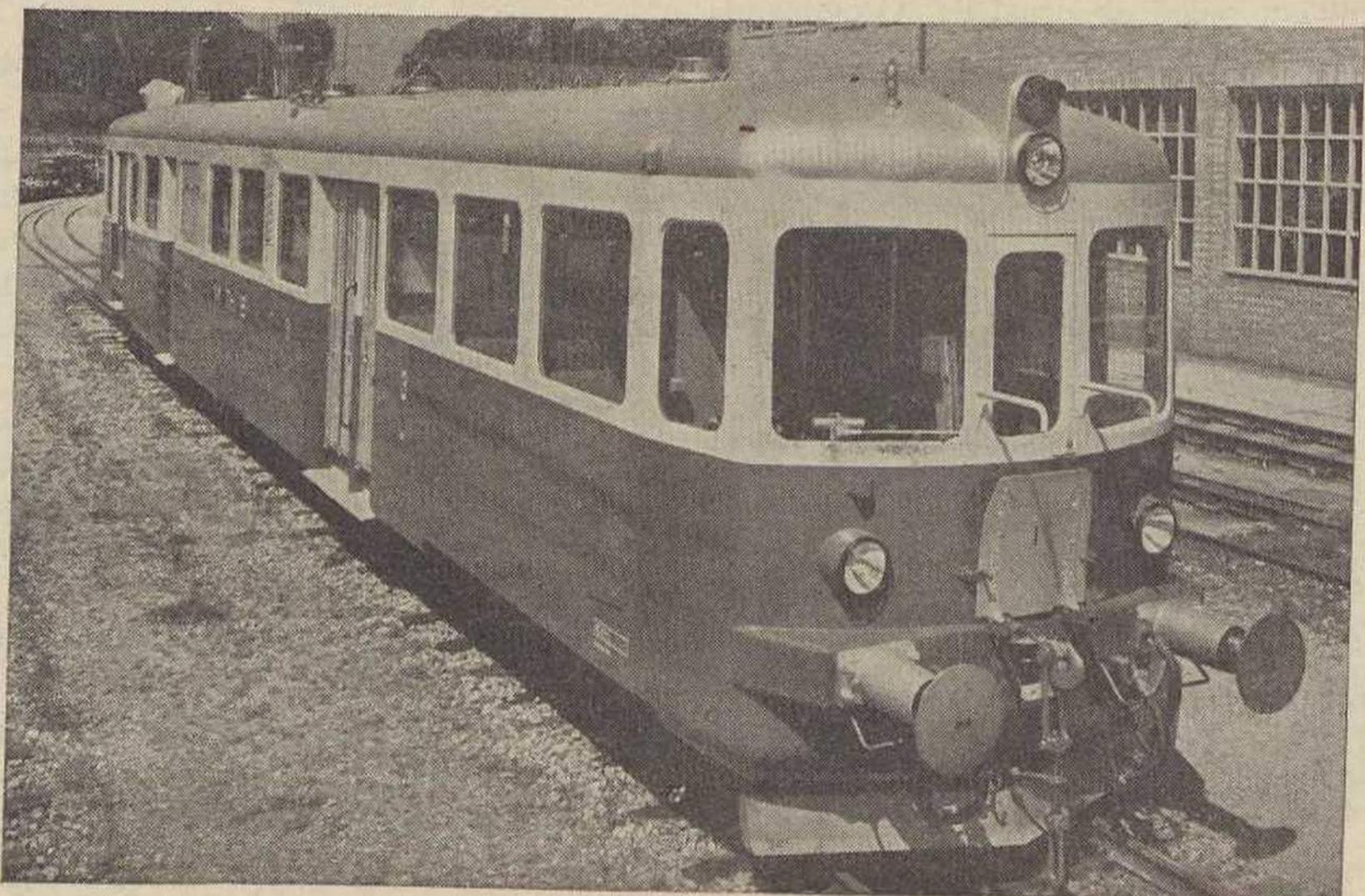
\* \* \*

A gravura que se vê abaixo, reproduz a automotora Diesel Schinder, de 42 toneladas, accionada por dois motores Diesel

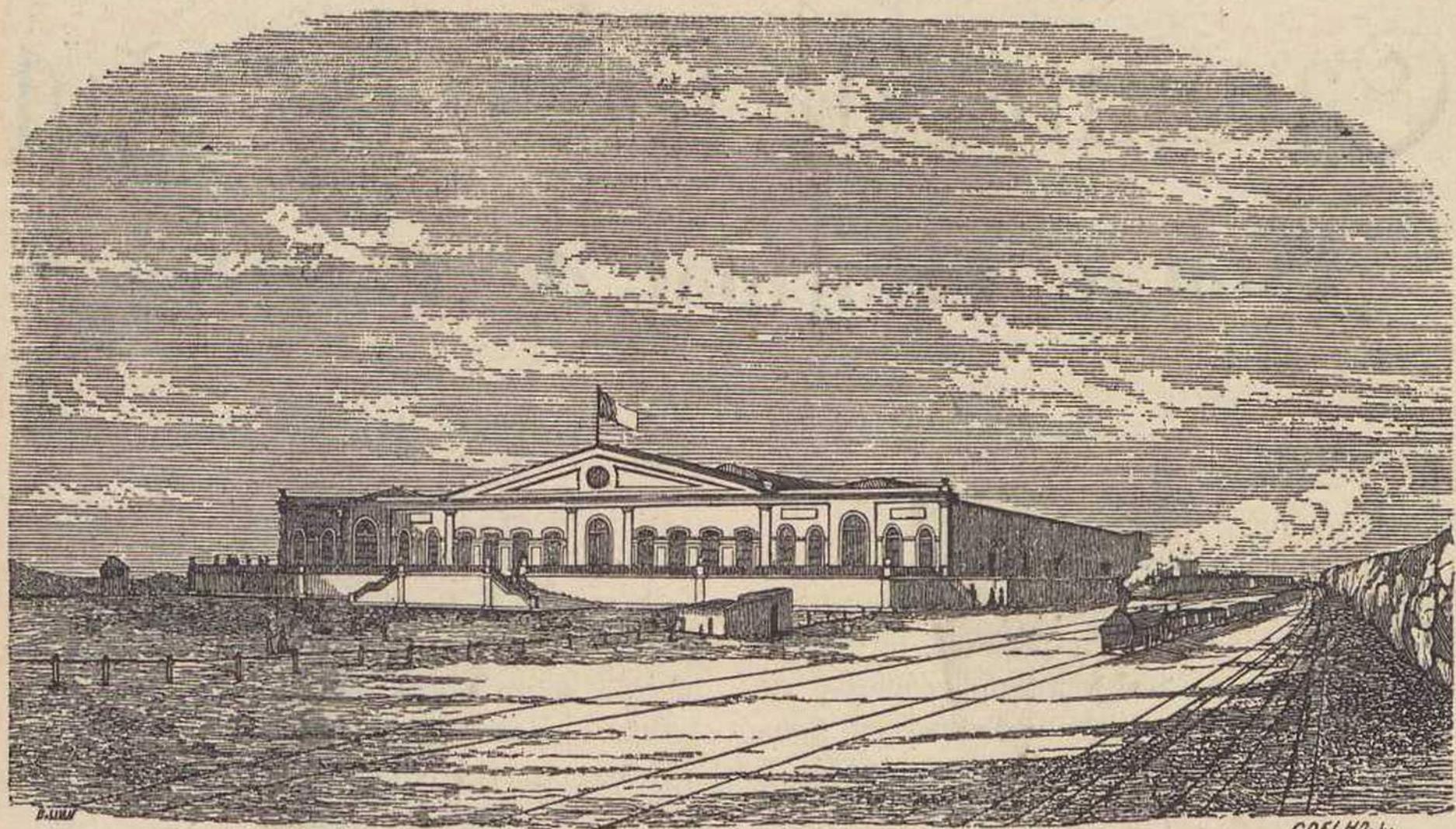


Saurer de 225 cv cada um, com caixa de mudanças de velocidade, de 8 marchas comandadas electro-hidráulicamente. Esta carruagem, de excelente aspecto, possui duas cabines de comando e compartimentos de 2.ª e 3.ª classes, com duas entradas no meio, e ainda um compartimento para bagagem.

A velocidade máxima desta automotora é de 120 quilómetros à hora.



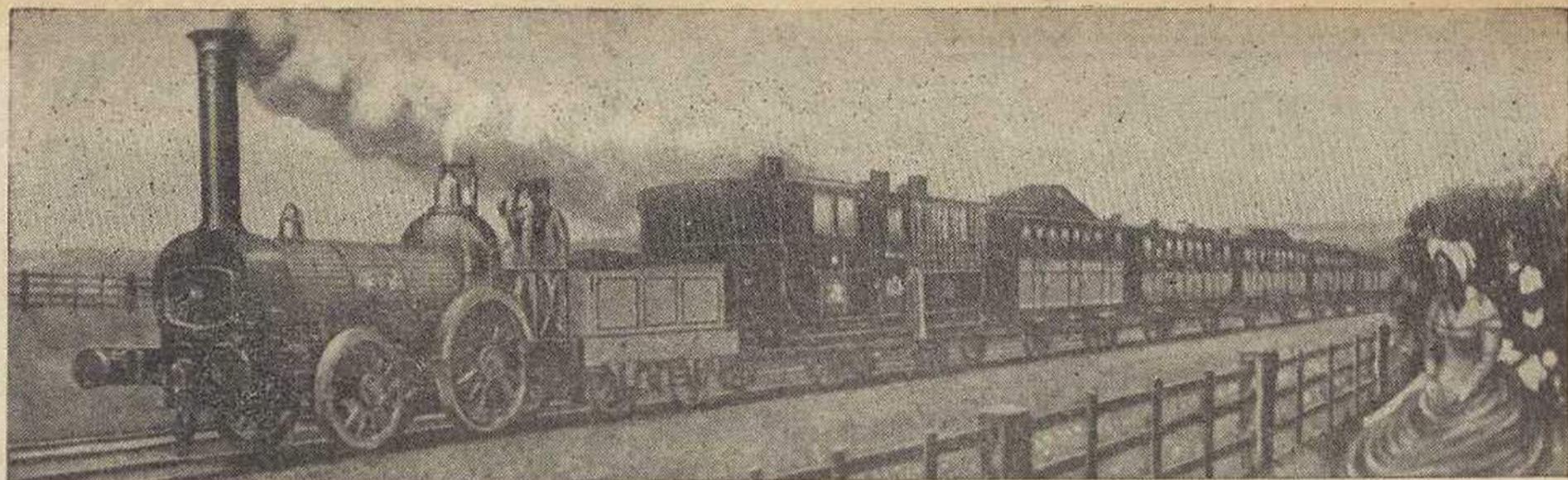
# Caminhos de Ferro Portugueses



Caminho de Ferro do Sul — Estação principal do Barreiro

Do *Arquivo Pintoresco*

Em 1863, o *Arquivo Pintoresco* publicava a páginas 113 e 114, encimado por uma gravura alusiva, um artigo subscrito por Carlos José Caldeira, sobre a estação principal do Barreiro. É um documento interessante para a História dos Caminhos de Ferro Portugueses e por isso o reproduzimos no nosso «Boletim» com a respectiva gravura.



# Caminho de ferro do Sul

## Estação Principal do Barreiro

Por CARLOS JOSÉ CALDEIRA

**A** estação principal do caminho de ferro do sul, cujo desenho estampamos, é sita numa praia próxima à vila do Barreiro, na margem esquerda do Tejo, em frente de Lisboa, distante em linha recta 9 ou 10 quilómetros desta cidade. A construção é elegante, o frontispício tem 68 metros de comprimento com 16 janelas, 3 portões e relógio no frontão.

O pavimento da estação fica em nível sobreiro ao terreno adjacente, mas tem fácil acesso por uma larga escada de cantaria de dois lanços, que dá sobre um vasto terraço, todo guarnecido de gradaria de ferro.

O fundo do edifício, incluindo o terraço, é de 95 metros, ocupando a superfície de 6460 metros quadrados. Tem quatro salas muito espaçosas para os passageiros das diferentes classes, e acomodações para algumas repartições.

Ao sul do edifício há um armazém para mercadorias, com duas vias para entrada e saída dos vagões carregados, onde também está a estação telegráfica. Ao lado do norte há vasto local com as necessárias oficinas, cujas máquinas são movidas por um locomotor fixo.

A gare é no centro da estação, e são de ferro as cambotas do tecto, coberto de vidro e ferro galvanizado, tendo de largura 32 metros sobre 67 de comprimento, com plataforma e cinco vias para seu movimento. O Terraço e passagens interiores são asfaltados, com bordaduras de cantaria.

O caminho de ferro do sul abriu-se à circulação pública em 1 de Fevereiro de 1861, e tem actualmente em exploração 69 quilómetros; 56 na linha principal do Barreiro a Vendas Novas, e 13 no ramal de Setúbal. Partindo duma praia, de não fácil acesso e desembarque, vai este caminho terminar numa aldeia, atravessando terreno pela maior parte deserto e inculto, contando-se apenas as três pequenas povoações do Lavradio, Alhos-Vedros e Moita, entre o Barreiro e Vendas Novas. Por estas circunstâncias é que até agora a exploração deste caminho tem sido pouco lucrativa.

No último ano, de 1862, o número de passageiros transportados foi 84 188; e o peso das mercadorias conduzidas 32 696 toneladas de 1 000 quilogramas, que pagaram 54 contos, ou mais de metade da receita total, que chegou a 102 contos em números redondos;

considerável relativamente à extensão do caminho explorado, mas que foi absorvida quase toda pela despesa, que subiu a 91 contos.

O pequeno excedente ou lucro líquido de 11 contos representa apenas o juro de 1.17 por cento em relação ao preço de 939 contos, pelo qual o governo comprou esta via férrea à empresa construtora. O estado incompleto do caminho; as más condições de acesso às estações terminus, ou antes a todas; a insuficiência do material circulante, e outras causas mais secundárias, concorreram para este resultado, apesar do zelo e inteligência do director, o engenheiro Sebastião do Couto e Castro Mascarenhas. Todavia a receita tende a aumentar, mesmo dentro dos actuais limites desta via férrea, e de certo crescerá progressivamente com a próxima abertura da secção de Vendas Novas a Évora na extensão de 59 quilómetros, e o prolongamento de 60 quilómetros, que não tardará, de S. Tiago do Escurial a Beja, principais centros de produção da rica província do Alentejo.

Na parte explorada até Vendas Novas, já o desenvolvimento da cultura e riqueza pública é manifesto e importante. Próximo ao Pinhal Novo formou-se e prospera uma vasta colonização, que principiou pelo estabeleci-

mento de vários trabalhadores empregados na construção da linha.

Vieram depois outros, quase todos do distrito de Aveiro, convidados pelas vantagens que lhes proporcionou o lavrador José Maria dos Santos, dono do terreno colonizado, facultando-lhes por adiantamento instrumentos de laboura, gados, sementes, estrumes, e até comestíveis; formando assim de cada proletário um cultivador proprietário.

Deste modo tem conseguido povoar aquelas paragens, havendo hoje na superfície de 4 quilómetros de largura sobre 6 de comprido, 270 famílias que proximamente contam 1 000 pessoas, sendo 600 adultos e 400 menores. O dito lavrador Santos aproveita estes colonos para cultivar em grande escala as suas vastas propriedades naqueles sítios, onde já plantou 400 milheiros de bacelo e 10 000 pés de oliveira, em terrenos ainda há pouco inteiramente incultos. É um cidadão benemérito e digno de muito louvor por esta utilíssima empresa.

Por este limitado ensaio pode-se julgar da benéfica e imensa influência que os caminhos de ferro terão no estado económico e prosperidade do país, quando se completarem as linhas em construção para o Porto e Badajoz, e as outras que se projectam.



Apeadeiro da Praça de Quebedo, Setúbal

# Morreu um grande amigo de Portugal: William Albert Loweth

De Inglaterra chega-nos a dolorosa notícia do falecimento, ali, de William Albert Loweth.

Durante muitos anos este súbdito britânico viveu entre nós e sempre foi bom amigo dos portugueses e de Portugal e colaborador dos melhores em muitas realizações de valioso interesse para o nosso País.



Apaixonado da floricultura e dedicando, por isso, muito do seu tempo livre à propaganda dos jardins, em 1928, agrupado com outros entusiastas, lançou a ideia do ajardinamento da linha de Sintra, onde residia. Organizaram-se concursos, ano após ano, com a distribuição de taças e prémios pecuniários (para os quais durante muito tempo contribuiu Albert Loweth) e assim se criaram lindos jardins em todas as estações e apeadeiros daquela linha; mais tarde, a iniciativa, frutificando, estendeu-se a outras linhas férreas, onde já são numerosas as estações embelezadas por aprazíveis jardins.

Este devotado amigo nosso regressou à sua pátria em 1937, mas continuou a manifestar o seu carinho por Portugal (onde voltou por vezes, a última das quais no ano passado) chamando a atenção para suas belezas e acentuando que o nosso País «como nenhum outro, dada a sua maravilhosa posição geográfica e o seu admirável clima e condições sem par, se presta para o desenvolvimento florestal».

Aqui deixamos expresso o nosso profundo pesar pelo desaparecimento deste grande amigo de Portugal.

## Recorde mundial de velocidade em caminho de ferro: 243 km/h.

Em França, no passado dia 21 de Fevereiro, um comboio constituído por uma locomotiva eléctrica de série, da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses (S. N. C. F.), rebocando 3 carruagens, atingiu, em viagem experimental, num troço da linha de Paris a Lyon, a velocidade de 243 Km/h., ultrapassando assim a marca mundial, em viagens experimentais, até então detida pelos Caminhos de Ferro Alemãis — 215 Km/h.

A experiência, que tinha em vista avaliar as possibilidades da tracção eléctrica, foi inteiramente satisfatória.

## ERRATA

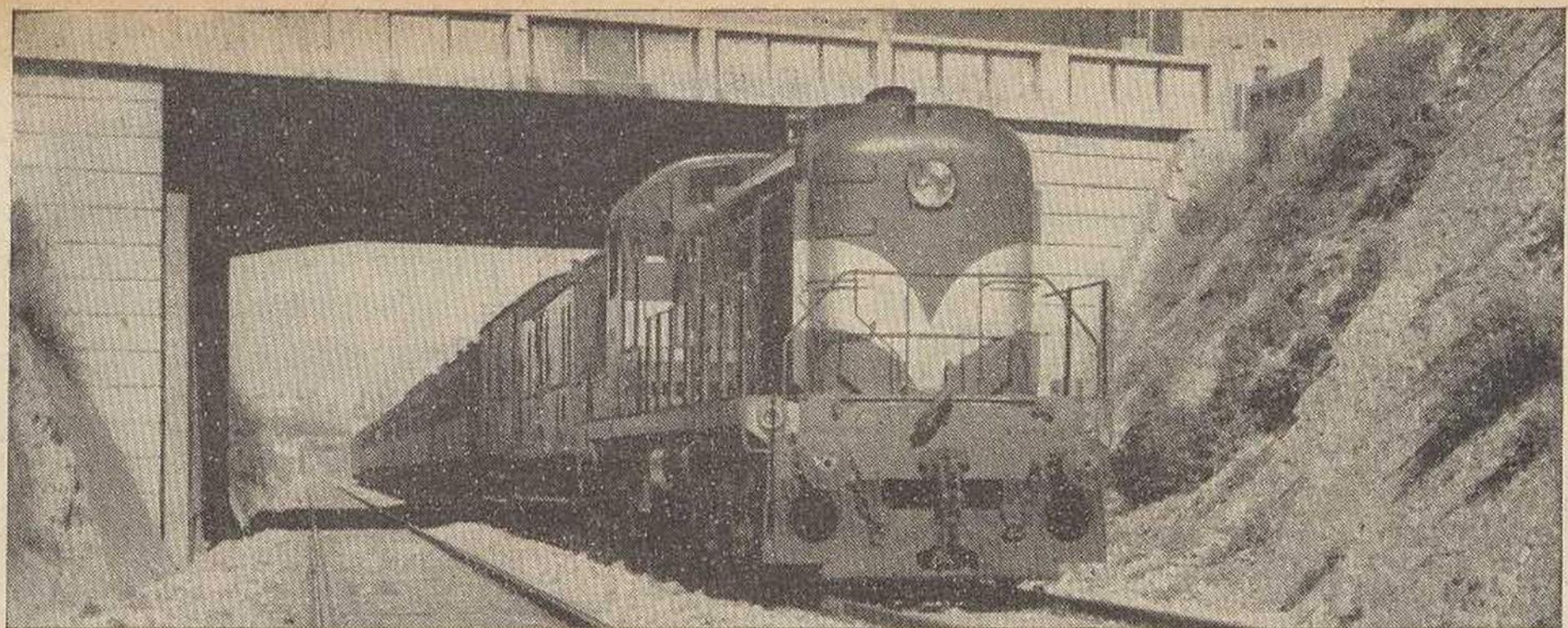
A gravura que publicámos na página 16 do nosso número de Abril, na secção *Lá por fora...* saiu, erradamente, com a seguinte legenda:

«A pesada máquina e a moderna automotora das linhas férreas inglesas». Trata-se de uma lamentável troca de legendas e cumprimos, por isso, repor as coisas no seu devido lugar.

— O material que na gravura se mostra é americano, assim como o veículo da direita não é automotora nem tão pouco moderna. É simplesmente a locomotiva do comboio «Burlington Zephyr», que a Electro-Motive construiu em 1935 e da qual não há mais exemplares, porque se tratou de um protótipo mais ou menos experimental.

## Descontos aos Ferroviários

A Sapataria Zita, de Daniel M. Braz, Ltd.<sup>a</sup>, Avenida Almirante Reis, n.º 11-A, concede a todos os ferroviários o desconto de 10 %, nas compras efectuadas no seu estabelecimento,



# Regulamentação dispersa

## Divisão Comercial

### Tráfego

*Tarifa Especial n.º 8/108 — Grande Velocidade* — (Em vigor desde 1-4-954) — Prevê preços especiais aplicáveis ao transporte de volumes de peso até 30 quilogramas.

*3. Aditamento à Tarifa Internacional de Cupões para o transporte de passageiros e bagagens (T. I. C.)* — (Em vigor desde 9-3-954) — Introduz alterações na Tarifa.

*4.º Aditamento à Tarifa de Camionagem em Coimbra* — (Em vigor desde 1-4-954) — Alteração dos Capítulos III e VI.

*8.º Aditamento à Tarifa de Camionagem no Porto* — (Em vigor desde 1-4-954) — Alteração do Capítulo III.

*13.º Aditamento à Tarifa de Camionagem em Lisboa* — (Em vigor desde 1-4-954) — Alteração do Capítulo III.

*202.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem* — (Em vigor desde 15-3-954) — Transporte de mercadorias entre a estação do Vesúvio e os Despachos Centrais de Cedovim e Penedono.

*12.º Aditamento à Classificação Geral de Mercadorias* — (Em vigor desde 1-4-954) — Criou a rubrica «vinho de pasto em garrafões de vidro com revestimento de cortiça, palha, junco ou vime».

*7.º Aditamento ao Indicador Geral dos ramais e cais de serviço particular* — (Em vigor desde 4-3-954) — Anuncia: Anulação do contrato n.º 950, relativo ao ramal particular «Braço de Prata-Atlantic».

Transferência dos direitos e obrigações dos contratos n.os 989, 1 566 e 1 506, relativos, respectivamente, aos ramais particulares «Barreiro-Shell», «Figueira da Foz-Shell» e «Nelas-Shell», na parte que respeita à «Shell Company of Portugal, Ltd.», para a Sociedade «Shell Portuguesa».

Transferência dos direitos e obrigações do contrato n.º 1 613, relativo ao ramal particular «Oliveira de Frades-Semedos», na parte que respeita à firma «E. Semedo & Filhos, Lda.» para a firma «Serração Oliveirense, Lda.», passando o ramal a denominar-se «Oliveira de Frades-Serração».

Transferência dos direitos e obrigações do contrato n.º 1 664, relativo ao ramal particular «S. João da Madeira-Oliva, na parte que respeita à firma «A. J. Oliveira, Filhos & C.ª, Lda.», para a Sociedade «Indústrias A. J. Oliveira, Filhos & C.ª, Lda.». Utilização por terceiros dos ramais particulares «Barcelos-Moagem» e «Braço de Prata-Sacor».

*Aviso ao Públíco B. n.º 198* — Em vigor desde 11-3-954) — Anuncia a entrada em vigor da Tarifa Especial n.º 8/108 — Grande Velocidade.

### **Reclamações**

*C/Circular n.º 30* — (de 30-3-954) — Normas sobre a aceitação de volumes a expedir pela T8/108 com vista à indicação, quando necessária, da existência de líquidos e sobre o tratamento a dispensar-lhes.

### **Divisão de Exploração**

#### **Estudos e Aprovisionamentos**

*Comunicação-Circular n.º 67* — (de 24-3-954) — Conservação de encerados.

### **Movimento**

*Ordem do dia n.º 4590* — (de 12-3-954) — Mudança da hora legal.

*Aviso* — (de 12-3-954) — Mudança da hora legal.

### **Divisão de Via e Obras**

*Circular da Via n.º 3447* — (de 8-3-954)

— Dá conhecimento que, até ordem em contrário, a doutrina da carta n.º 1655-A de 22-3-52 da nossa Direcção-Geral, deve ser aplicada todos os anos.

A carta referida determina o encerramento dos escritórios centrais e regionais e as oficinas no meio dia da tarde de 5.ª feira e todo o dia de 6.ª feira Santa.

### **Serviço de Conservação**

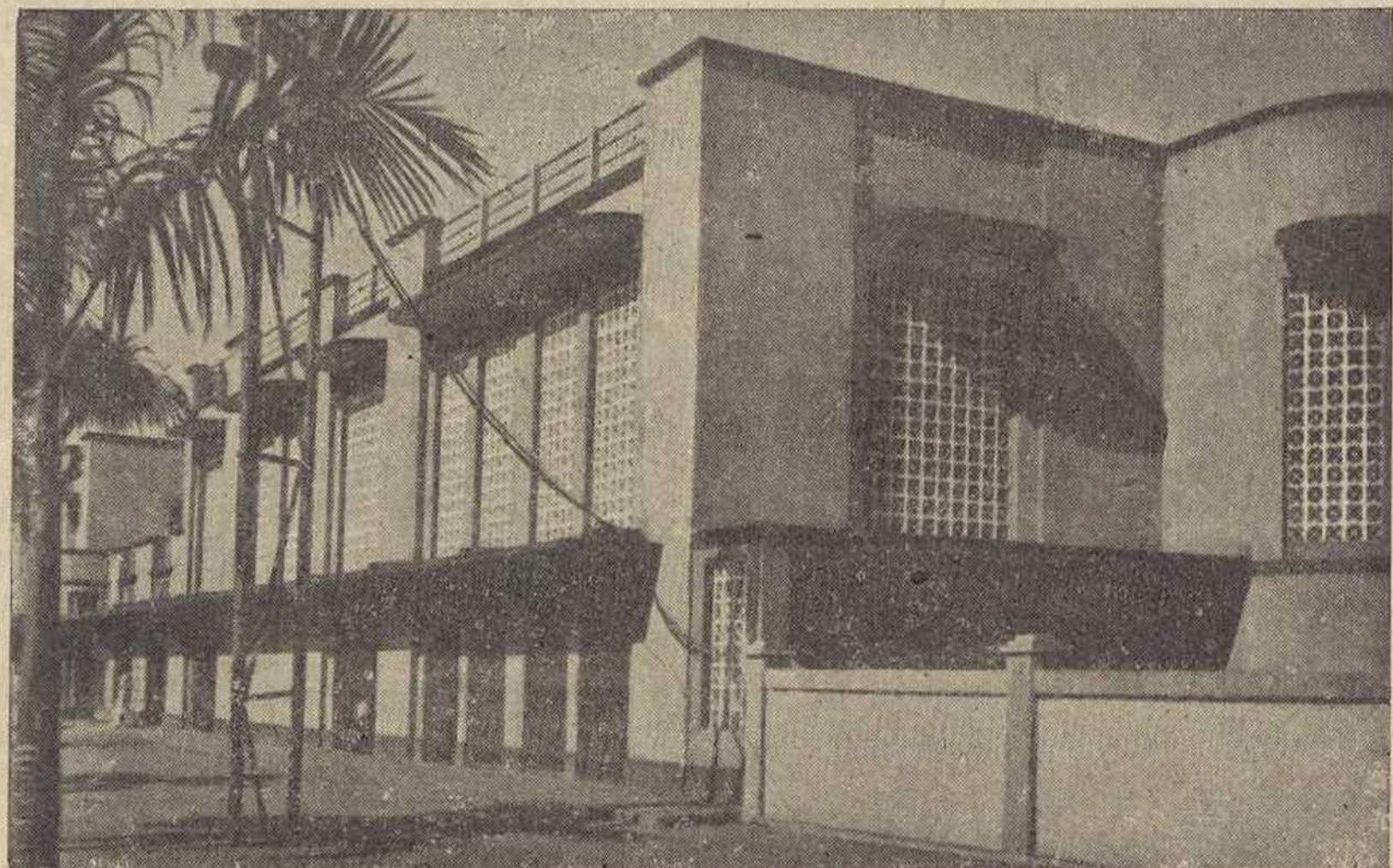
*Circular n.º 248* — (de 4-3-954) — Esclarece a forma de preenchimento dos mapas mensais relativos às obras em execução a cargo das Secções de Via.

*Circular n.º 249* — (de 26-3-954) — Aditamento à Circular n.º 248 — Envio de modelo dos mapas mensais relativo às obras em execução a cargo das Secções de Via.

---

## **CAMINHOS DE FERRO ULTRAMARINOS PORTUGUESES**

---



LOBITO — Estação dos Caminhos de Ferro de Benguela



# A DESCOBERTA DA TERRA PELO CAMINHO DE FERRO

Por MARINO F. LEMOS

*O Caminho de Ferro descobriu a terra* — afirmou, um dia, um observador sagaz e penetrante do movimento do orbe. Tanto basta para a nossa imaginação vislumbrar, num relance fulgurante, linhas metálicas a colejar pelo mundo em todas as direcções, por montes e vales, em rectas e curvas gigantescas, escalando alturas, descendo às entranhas da terra, em marcha sempre vitoriosa contra o Espaço e o Tempo.

O Caminho de Ferro ganhou num século um milénio. Encurtou as distâncias, reduziu os limites do globo, aproximou povos primordialmente desconhecidos, venceu preconceitos de raça e de civilização, trouxe a riqueza de extremo a extremo dos continentes, colaborou, como nenhum outro meio de transporte, na defesa das fronteiras, revelou ao homem a beleza da mundo !

Sem o Caminho de Ferro o homem desconheceria ainda, além dos respectivos países, a maior parte da África, da Ásia e da América. O colosso de ferro, como um corcel invencível ou um meteoro prodigioso, domado pela força e pelo engenho do homem, galopa há mais de um século por todos os caminhos do planeta, para lhe desvendar os segredos, unir os seus povos, trocar as suas riquezas — e fazer a sua felicidade — meta suprema da aspiração humana.

Ao ritmo candente do titan que se alimenta

de fogo para devorar o espaço — seu eterno inimigo — levantaram-se e abateram-se cidades, criaram-se indústrias, descobriram-se tesouros, salvaram-se impérios, uniu-se a humanidade num amplexo mais estreito e mais forte.

O Caminho de Ferro forçou o homem a reflectir, a olhar para dentro de si, contemplando o mundo, a tomar consciência de si próprio, avaliando a medida da sua habitação terrestre. Antes de pretender escalar o céu, o homem tomou posse da terra, para se sentir apoiado com firmeza nos seus voos para as alturas.

Era-lhe impossível desvendar os mistérios da estratosfera, sem percorrer a esfera em todos os sentidos. Foi e é o Caminho de Ferro o seu único meio de conhecimento. Com ele penetrou em zonas fechadas, desde os tempos primitivos, à exploração da curiosidade e do interesse humanos : desbravou a selva, perfurou a montanha, escalou os cumes, lançou-se à beira de precipícios, levando a uns o pão, a outros o agasalho, a muitos a vida — a todos a luz da civilização, o bem inestimável dos benefícios do progresso material e espiritual.

Quanta alegria, quanta fortuna, quanta lágrima enxuta, quanta dor suavizada, quantos problemas resolvidos, quanto bem estar para o Mundo não traduz o Caminho de Ferro !

A locomotiva é a extensão mais eficaz do homem para o domínio do nosso Universo sublunar. Sem ele ficaríamos pobres seres mutilados, incapazes de dominar as forças que pusemos em movimento, e de atingir, eficazmente, as áreas em exploração ou que nos propomos explorar. Se, de súbito, perdessemos esse maravilhoso instrumento de descoberta, de intercâmbio e de conquista, a humanidade ficaria sepultada em trevas espessas de que só muito tarde se libertaria, retrogradando, assim, a marcha ascensional da sua evolução, conseguida à custa de tantos martirológios sangrentos.

Em todas as nações — e nas grandes nações, principalmente, nas produtoras de automóveis, que fabricam, desde o carro mais leve ao caminhão mais pesado — os Caminhos de Ferro ocupam o primeiro lugar nos seus sistemas de transporte. Em todas, o Caminho de Ferro é um serviço nacional, imprescindível, de que dependem, necessariamente, todos os outros, não só em tempo de guerra como em tempo de paz.

Na defesa nacional, na economia, na indústria, no comércio, na agricultura, no turismo, nas grandes manifestações colectivas das maiores nações, o Caminho de Ferro continua detentor do seu cetro, como serviço primacial, indestronável.

Mede-se, mesmo, a força ou a grandeza dum país pela estabilidade, vigor e extensão da sua rede ferroviária.

O Caminho de Ferro não é um serviço provisório ou acidental, sujeito a interesses particulares ou oscilando ao sabor de lucros e de conveniências pessoais.

Os comboios são soldados sempre de piquete, sempre álera, sempre prontos à primeira voz, ao mínimo sinal de alarme, são unidades permanentemente mobilizadas.

Durante os longos seis anos da última guerra, o Caminho de Ferro, em Portugal neutro, como em todas as Nações envolvidas no prélio, não faltou, mais uma vez, à chamada, ao toque de clarim que o convidou a reunir e mobilizar forças, tanto ao serviço dos interesses do Estado como dos interesses colectivos.

Como sentinela vigilante e abnegada, sempre no seu posto, o Caminho de Ferro não faltou, quando faltaram muitos — quase todos !

E cumpriu !

Como sempre, a sua missão foi arriscada, dolorosa, ingrata, de primeira linha — mas cumpriu !

Compenetrado da sua missão, indiferente ao louvor como à censura, infatigável e sempre fiel a obedecer aos imperativos nacionais da necessidade mais urgente ou angustiosa, o Caminho de Ferro domina, com a sua indistructível armadura, as vozes roucas e impotentes dos que lhe chamam *velharia ruidosa, fumegante e ferrugenta*, para abrir novos caminhos, ainda inexplorados pelas pupilas ávidas do homem criador e sedento de perfeição.



# PESSOAL

## AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



*David Abraham Cohen* — Sub-chefe de serviço — Chefe da 4.ª Circunscrição (Entroncamento).

Admitido como praticante em 1 de Março de 1904, foi nomeado aspirante em 3 de Julho de 1904. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a Sub-inspector em 1 de Janeiro de 1934, a Inspector em 1 de Janeiro de 1939, a Inspector principal, em 1 de Janeiro de 1942, a Chefe de Circunscrição, em 5 de Julho de 1944, e a Subchefe de serviço, em 1 de Janeiro de 1950.

*José Araújo dos Reis* — Empregado de 1.ª classe do escritório da 1.ª Circunscrição (Campanhã).

Admitido como praticante em 16 de Março de 1914, foi promovido a factor de 2.ª classe em 7 de Fevereiro de 1922. Depois de transitar por outras categorias, passou a empregado de 1.ª cl. em 1 de Janeiro de 1949.



## AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



*Manuel Freire* — Limpador suplementar, da Revisão de Material Circulante de Campolide.

Quando, no dia 8 de Janeiro, procedia à limpeza interior da carruagem My 506, que havia chegado em comboio n.º 2 da mesma data, encontrou uma carteira contendo 670\$00, que prontamente entregou ao seu chefe imediato.

*Domingos Guerreiro Machado* — Limpador suplementar, da Revisão de Material Circulante do Barreiro.

Tendo encontrado, junto aos lavabos do refeitório do posto de Revisão do Barreiro, um porta-moedas com 365\$00, imediatamente o entregou ao seu chefe imediato, que por sua vez o restituuiu ao limpador José Jacinto Guerreiro, a quem pertencia.



*Rosalina Ferreira* — Guarda de p. n. do dist. 55 (Soure).

Louvada pela Divisão, pela sua decidida e acertada actuação quando, em 4 de Dezembro pp.º, encontrou caído sobre a linha, ao km. 179,667 - Norte, um sobreiro, dando assim ensejo a que fossem tomadas as devidas providências para a regular circulação dos comboios.

*Faustino Guerreiro* — Conduktor de drésinas do dist. 6/5.ª Secção (Amieira).

Louvado pela Divisão por, no dia 11 de Dezembro pp.º, encontrando-se na gare da estação de Verride, ter acorrido prestimosamente e com risco da própria vida a prestar auxílio a uma passageira que, ao tomar o comboio n.º 4 725, com este em andamento, esteve prestes a caír à linha, evitando, desse modo, um desastre grave.



*Manuel António Fareleiro* — Subchefe do distrito 17/V. V. (Aveiro).

Louvado pela Divisão, pela sua actuação, quando em 6 de Dezembro pp.º, encontrando-se de folga, e ao ser avisado pelo chefe da estação de Eixo de que tinha sido notada avaria na linha, entre o apeadeiro de S. João do Loure e o km. 26,700-Ramal de Aveiro, se dirigiu para o local procedendo a demorada busca, finda a qual providenciou e coadjuvou a substituição do carril, que encontrara partido ao km. 26,310-Ramal, Aveiro.

*João de Oliveira Rico* — Assentador do dist. 17/V. V. (Aveiro).

Louvado pela Divisão, pela sua actuação, quando em 6 de Dezembro pp.º, encontrando-se de folga, e ao ser avisado pelo chefe da estação de Eixo de que tinha sido notada avaria na linha, entre o apeadeiro de S. João do Loure e o km. 26,700-Ramal de Aveiro, se dirigiu para o local procedendo a demorada busca, finda a qual providenciou e coadjuvou a substituição do carril, que encontrou partido ao km. 26,310-Ramal, Aveiro.





*Francisco dos Santos* — Sub-chefe do dist. 1 (Lisboa P.).

Louvado pela Divisão pelo zelo e dedicação demonstrados no dia 13 de Dezembro pp.<sup>o</sup>, em que, apesar de estar de folga, tomou as providências necessárias e colaborou na reparação da crossinha do cruzamento n.º 1 da Manutenção Militar (ao km. 2,400-Norte), a qual encontrara partida às 7.40 da manhã daquele dia, oferecendo perigo à circulação dos comboios.



*José Augusto da Silva* — Supplementar de via do dist. 45 (Paialvo).

Louvado pela Divisão porque, tendo encontrado no dia 29 de Dezembro pp.<sup>o</sup> um carril partido ao km. 13,780-Ramal de Tomar, se apressou a avisar dessa ocorrência a estação de Tomar e depois tomou as providências para que a circulação do com-

boio n.º 443 não fosse prejudicada, colaborando ainda na substituição do carril, não obstante encontrar-se com parte de doente.



*Carlos Soares Montanha* — Servente de obras da 1.ª Secção (Lisboa-P.).

Quando no dia 22 de Janeiro pp.<sup>o</sup>, procedia à limpeza dum gabinete, na C. do Duque, 20, encontrou sobre um estirador um anel de ouro, que imediatamente entregou ao Chefe do Pessoal Menor.



*Antônio Maria Carvalho* — Condutor de 1.ª cl., em funções de delegado de trens de Alfarcos, encontrou no dia 6 de Janeiro findo, no cais de passageiros, uma nota de 500\$00, que prontamente entregou ao chefe daquela estação.



*Antônio Carvalho Ratinho* — Conferente da estação de Lisboa R., n.º 2084, encontrou 2 malas de mão de senhora, uma, numa carruagem do c.º 20 de 25 de Janeiro findo, e outra no comboio 4, de 29 do mesmo mês, contendo, respectivamente, as importâncias de 5.850\$00 e 1.962\$40 e vários objectos de valor, que prontamente entregou ao seu chefe.

*António Monteiro* — Assentador do dist. 410 (Barroselas).

Louvado pela Divisão pela boa vontade revelada em coadjuvar o pessoal da 10.ª Secção, que, em 24 de Dezembro pp.<sup>o</sup>, teve de se ocupar na reparação da linha ao km. 79,026-Douro, em virtude das avarias produzidas pelo descarrilamento do tender do comboio n.º 6010, não obstante encontrar-se de licença.



*Jacinto Pereira Cardoso* — Chefe de escritório de 2.ª classe da 6.ª Secção (Castelo Branco).

Louvado pela Direcção-Geral, nos termos do n.º 4.º do Art. 43.º do Regulamento Geral do Pessoal, no dia em que completou 50 anos de serviço (18-1-954), pela competência, assiduidade, zelo, dedicação e disciplina evidenciados durante tão longa carreira profissional.



*José Falcão Pereira Jacinto* — Factor de 2.ª classe da estação de Caldas da Rainha n.º 2012, encontrou no vestíbulo da bilheteira, no dia 18 de Janeiro findo, a importância de 500\$00, que prontamente entregou ao seu chefe.



*Francisco José Peixoto* — Carragador da estação de Régua, n.º 17111, encontrou numa carruagem do c.º 6011 do dia 4 de Fevereiro, uma pasta de couro contendo 800\$00 e diferentes peças de roupa, que prontamente entregou ao seu chefe.



*Luis Augusto Feliciano* — Revisor de bilhetes de 3.ª classe da Delegação de Trens e Revisão de Bilhetes de Campanhã, n.º 3845, encontrou numa carruagem do c.º n.º 908 do dia 15 de Fevereiro findo uma carteira de senhora contendo a importância de 590\$10, que imediatamente entregou ao chefe da estação de Espinho.





*José da Silva* — Carregador da estação de Porto-Trindade, n.º 17958, encontrou numa carroagem do c.º 7954 do dia 5 do corrente, um anel de ouro com pedras preciosas, no valor de 2.000\$00, que prontamente entregou ao chefe daquela estação.

*Joaquim Martinho* — Chefe do distrito 3/BA (Santana Ferreira).

Louvado pela Divisão pela sua decidida actuação e providências que tomou para a rápida substituição de um carril que encontrou partido ao km. 18,315-B. Alta, no dia 21 de Outubro pp., quando se dirigia para o serviço.



## REFORMAS

**Divisão Comercial** — *Arnaldo Ferrão Tavares* — Chefe de secção do Serviço da Fiscalização das Receitas (Repartição no Porto).

*António José da Veiga* — Revisor de bilhetes de 1.ª classe de Lisboa.

**Divisão de Abastecimentos** — *Augusto da Silva* — Ajudante de distribuidor de materiais do Armazém Regional de Lisboa (Depósito de Impressos).

**Exploração** — *José Salvador Martins* — Factor de 1.ª classe de Nelas.

*Luis Maria Leal* — Condutor de 1.ª classe de Porto-Trindade.

*Francisco de Sousa* — Agulheiro de 3.ª classe de Ferragudo.

*José Inácio de Moraes* — Agulheiro de 3.ª classe de Barquinha.

*António Peixoto Cardoso* — Agulheiro de 3.ª classe de Sintra.

*António Joaquim Vaz* — Carregador de Valença.

*Luis Manuel Ramos* — Carregador de Tua.

*João Lopes Ferro* — Carregador de Castelo Branco.

*Manuel Monteiro* — Inspector principal da 20.ª Secção (Caldas da Rainha).

*Carlos da Conceição Lopes* — Inspector da 20.ª Secção (Caldas da Rainha).

*José Coelho* — Inspector adjunto da 5.ª Circunscrição (Lisboa-P.).

*António Picciuchi Garcia* — Chefe de escritório de 1.ª classe da 3.ª Circunscrição (Figueira da Foz).

*Celeste Rodrigues* — Escriturária de 1.ª classe do escritório da 5.ª Circunscrição (Lisboa P.).

*António Correia* — Chefe de 2.ª classe de Martingança.

*António Marceano Pereira Acabado* — Chefe de 3.ª classe de Aguas de Moura.

*Francisco Soares Ferreira* — Factor de 1.ª classe de Gaia.

*Joaquim Roque Saúde* — Carregador de Verride.

**Material e Tracção** — *Tereza Fernandes da Silva e Sousa* — Escriturária Principal, da Contabilidade Central.

*Júlio Calix* — Empregado de 2.ª classe do Depósito de Sernada.

*Raimundo António de Sousa* — Subchefe de Depósito, do Depósito de Barreiro.

*Francisco Costa Neves* — Vigilante, do posto de Torre das Vargens do Depósito de Entroncamento.

*Ernesto Augusto Cavalheiro* — Vigilante, do Depósito de Campanhã.

*António Vilela* — Maquinista de 1.ª classe do Depósito de Entroncamento.

*Rafael Belchior Louçao* — Maquinista de 2.ª classe do Depósito de Barreiro.

*Américo José Figueiredo* — Maquinista de 2.ª classe do Depósito de Campolide.

*Manuel Inácio Moeda* — Maquinista de 2.ª classe do Depósito de Faro.

*Luis Alves Ferreira* — Chefe de Brigada das Oficinas Gerais de Lisboa-P.

FÁBRICA DE CALÇADO  
“SEMPREDURA”  
— DE —

Rufino Ferreira Henriques

ARMAZÉM DE SOLAS E CABEDAIOS

Oliveira de Azemeis

Telef. 116

FÁBRICA MANUAL DE CALÇADO



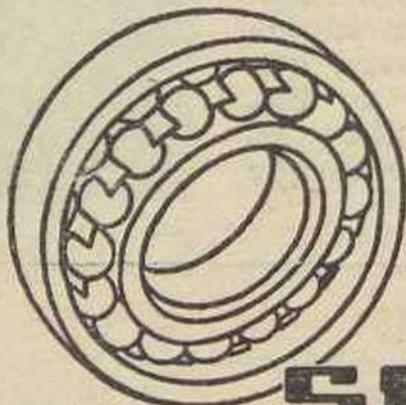
ARTUR SOARES FERREIRA

Telefone 302

Rede de S. João da Madeira

Arrifana-V. V.

P O R T U G A L



## ROLAMENTOS CHUMACEIRAS

LISBOA  
PORTO

PRAÇA DA ALEGRIA 66-A  
Telef. 33995-34223  
AV. DOS ALIADOS 150-152  
Telef. 29776-29777

## XIII Concurso das Estações Floridas

Vai realizar-se, mais uma vez, o Concurso das Estações Floridas, organizado pelo Secretariado Nacional da Informação, de colaboração com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e o «Boletim da C. P.». Convém, portanto, que os chefes das estações se preparem, inscrevendo-se no certame e cuidando dos seus jardins, a fim de que o júri possa apreciar os resultados da sua actuação.

Seria muito interessante que todas as estações, que nos anos anteriores já foram classificadas com prémios pecuniários ou com diplomas, não deixassem de concorrer este ano, em conformidade com as bases do concurso, revelando desta forma o melhor espírito de cooperação.

A distribuição dos prémios de 1953 deve efectuar-se muito brevemente na sede do Secretariado Nacional da Informação, como de costume.

# Sumário

Portugal ultramarino

Uma automotora para via de 83 milímetros...  
pelo eng.º Horta e Costa

Confraternização ferroviária

Em louvor do Alto Alentejo, por Eugénio Navarro

Talvez não saiba que..., por José Júlio Moreira

Perguntas e Respostas

Lá por fora ..

Para a história: Caminhos de Ferro Portugueses

Caminho de ferro do Sul

Morreu um grande amigo de Portugal: William Albert Loweth

Recorde mundial de velocidade em caminho de ferro: 243 km h.

Regulamentação dispersa

A descoberta da terra pelo caminho de ferro,  
por Marino F. Lemos

Pessoal

XII Concurso das Estações Floridas

NA CAPA — Automotora construída nas

Oficinas Gerais de Lisboa-P, em 1948

**R I A L T O**

Fábrica de Calçado de

**LINO MARTINS**

**ARRIFANA V. V.**

**Telefone 248**