



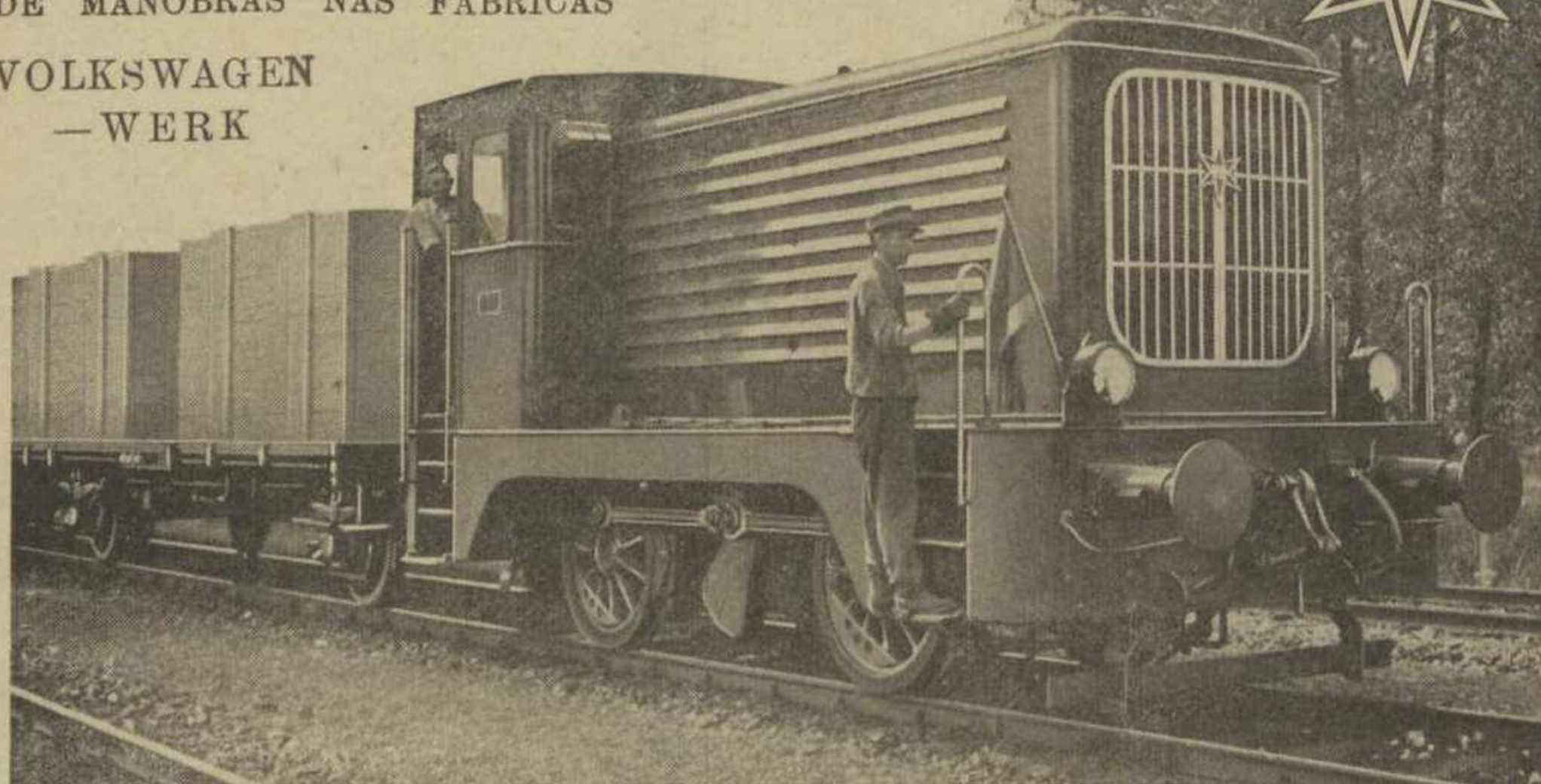
BOLETIM DA CP.



# HENSCHEL

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

VOLKSWAGEN  
— WERK



**HENSCHEL & SOHN KASSEL**

REPRESENTANTE CARLOS EMPIS - RUA DE S. JULIÃO, 23 - LISBOA



**GARANTA-SE CONTRA  
ACIDENTES PESSOAIS**

*com uma apólice da Companhia de Seguros*

**B o n a n ç a**

Vai para férias?

— Segure a sua mobília contra roubo na Com-  
panhia de Seguros

**BONANÇA**

Sede: Rua Aurea, 100 — LISBOA

**CIMENTO  
«TEJO»**



EM BARRICAS DE 180 kgs.  
E SACOS DE 50 kgs.  
EM JUTA E EM PAPEL

COMPANHIA «CIMENTO TEJO»

Rua da Vitória, 88-2.º

L I S B O A



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

FUNDADOR: ENG.º ALVARO DE LIMA HENRIQUES

PROPRIEDADE

da Companhia dos Caminhos  
de Ferro Portugueses

DIRECTOR

Eng.º Roberto de Espregueira Mendes

ADMINISTRAÇÃO

Largo dos Caminhos de Ferro  
—Estação de Santa Apolónia

EDITOR: ANTÓNIO MONTÊS

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

## O Problema da Índia Portuguesa

### O PROTESTO DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO DA C. P.

A insólita e impolítica agressão aos territórios portugueses da Índia — que nunca foi uma colónia, como pretende o Pandita Nehru, mas um Estado — não representa apenas uma manifestação de ódio à Nação Portuguesa mas constitui simultaneamente um novo ataque à Civilização Ocidental. Com efeito, Nehru é um grande inimigo do Ocidente.

Na imensa Índia onde se acotovelam tantos povos, onde se falam tantas línguas, onde se praticam tantas religiões, não há uma unidade perfeita. A unidade pela qual tanto se esforça o sr. Nehru nunca passará de uma ilusão, que bem cara lhe sairá um dia. Ora o Estado da Índia Portuguesa, que tem uma tradição de mais de quatro séculos, nunca constituiu uma ameaça para os povos hindus, antes foi sempre uma presença pacífica, ordeira e amiga. A próxima representação do Paquistão em Lisboa, vem consagrar

a legitimidade da nossa posição na Índia.

Nehru, que, aliás, se considerava um misto do Ocidente e do Oriente, mostra agora, com a sua agressão a Portugal, que não compreendeu já-mais o espírito ocidental. Ainda mais: querendo servir a paz e contribuir para a unidade da Índia, Nehru provoca, com a sua atitude, um dos episódios mais turvos da vida internacional, como o classificou, há pouco, um jornal madrileno.

A agressão dos «voluntários», apoiada pelo Primeiro Ministro da União Indiana, teve o condão de provocar o protesto geral não só dos portugueses mas também de todos os países amigos.

O nosso Boletim não podia deixar de tomar parte nesse protesto e honra-se publicando, neste número, na página seguinte, a resolução do Conselho de Administração da C. P. em sua sessão de 29 de Julho findo.



O Conselho de Administração da C. P., em sua sessão de 29 de Julho findo, aprovou unanimemente uma proposta do seu ilustre Presidente no sentido de ficarem exarados na respectiva acta o veemente protesto daquele Conselho contra a insólita e vil agressão perpetrada contra a soberania nacional por parte da União Indiana e um voto de plena confiança na acção do Governo para a defesa dos direitos de Portugal.

Associaram-se àquele protesto e àquele voto os srs. Comissário do Governo, Presidente do Conselho Fiscal, Director-Geral e Secretário-Geral.

O Estado da Índia Portuguesa representa uma tradição multiseular e uma cultura. Essa tradição e essa cultura lançaram e estenderam raízes profundas e a tal ponto que a muitos dos seus melhores valores humanos foram dados, na Metrópole, altos cargos. A União Indiana, pelo contrário, está constituída há apenas 7 anos. É muito pouco para um Estado criar as suas raízes históricas, a sua personalidade, as suas tradições. No entanto, a União Indiana apressou-se logo, pelas vias diplomáticas, a obter do Governo português o reconhecimento da sua independência. Portugal, que tem o seu solar na Europa, não lhe negou esse reconhecimento. Desde então as relações de amizade e de vizinhança entre o Estado Português

da Índia e a União Indiana ficaram estabelecidas. Foram extremamente corteses essas relações.

Todavia—acaba de saber-se agora—só foram sinceras e leais da nossa parte. Nehru, cansado de representar uma comédia, tirou a máscara. A União Indiana não quer a nossa amizade nem a nossa vizinhança: pretende, unicamente, absorver-nos.

Mas mais de quatro séculos de tradição e de cultura não se apagam assim tão facilmente. O povo português da Índia criou a sua personalidade e a consciência da sua independência.

A *liberdade* que Nehru pretende dar-lhe seria a sua escravidão. O sentimento nacional está cada vez mais vivo. É esse um dos nossos grandes títulos de glória.



# *A Índia Portuguesa*

## PORTUGAL D'ALÉM-MAR

Desde as eras distantes em que andámos  
A vastidão do Mundo desvendando;  
Em saber e bravura demonstrando  
Que até onde era Mundo, lá chegámos;

Desde esse longe tempo em que trilhámos  
Ignotas regiões sem lei nem mando,  
De inculta gente que se foi tornando  
Tão portuguesa como lhe ensinámos;

— Que sentimos nas veias latejar  
O sangue dos heróis que em seu ideal  
Nos deram Portugal unido e forte.

E assim sempre haveremos de provar  
Que nunca cederemos Portugal,  
Nem por medo da força, nem da morte!

**João Bispo**





# Ferrovieiros que marcharam para a Índia em defesa da Pátria

Um grupo de agentes da C. P. pertencente à Brigada dos Caminhos de Ferro Expedicionária à Índia, ao serviço da Pátria, escreveu-nos de Port Said (Egipto) uma carta, datada de 15 do mês passado, pedindo para, por intermédio do «Boletim da C. P.», saudar todos os seus superiores, colegas e subordinados, informando ao mesmo tempo, que a viagem decorreu normalmente e se encontram bem de saúde.

O grupo compõe-se dos agentes abaixo indicados que figuram na fotografia, que inserimos, tirada no paquete que os transportou:

Ernesto Adelino Dias Pereira, 19035 NP. factor de 1.<sup>a</sup> — Caniços.

Joaquim António Rufino, 12881, Guarda-freio de 1.<sup>a</sup> — Faro.

Manuel Fernandes, 10797 VV. Condutor de 2.<sup>a</sup> — Sernada.

Miguel dos Santos Júnior, 8134 MT. Maquinista de 3.<sup>a</sup>.

Manuel Joaquim Moreira, 26123 MT. Maquinista.

Vazalino Carmona 9768 MT. Maquinista de 3.<sup>a</sup> — Campolide.

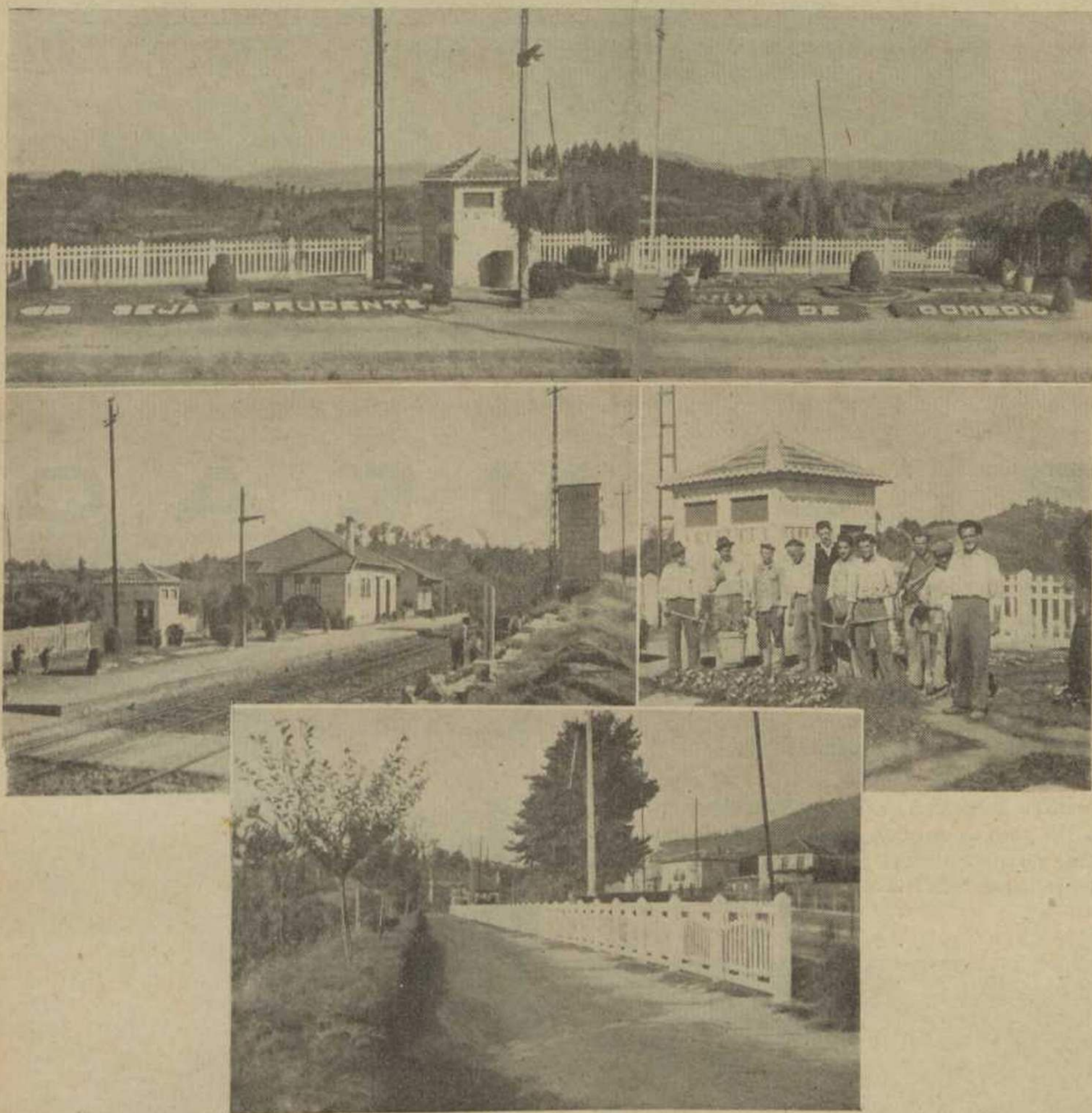
Francisco da Costa Roque, 9498 MT. Maquinista.

António dos Santos Ferreira, 18810, Guarda-freio de 1.<sup>a</sup> — Delegação de Sernada do Vouga.





# Linhas férreas portuguesas



*Em cima: Jardim da estação de Covas. Ao centro, da esquerda para a direita: A estação de Covas e o pessoal da 9.ª Secção de Via e Obras, que procede aos trabalhos de melhoramentos.*

*Em baixo: Avenida de acesso à estação.*

A estação de Covas, na linha de Guimarães, serve uma populosa área. Próxima da freguesia de Vizela, famosa pelas suas Caldas, esta estação, com despachos de toda a espécie, está sofrendo melhoramentos importantes. As quatro gravuras, que ilustram esta página, bastam para dar ao leitor uma ideia precisa da importância de Covas e de como a C. P. procura valorizar as suas linhas e os seus serviços.





A nova estação, de linhas simples e elegantes, logo depois de ser inaugurada

# R I O M E ã O

O antigo apeadeiro do Rio Meão, na linha do Vouga, foi elevado à categoria de estação.

No dia 11 de Julho findo foram inauguradas as respectivas instalações, acto a que assistiram as autoridades locais, a Comissão de Melhoramentos que granjeou fundos para custear parte das obras, várias individualidades de relevo do Concelho, diversos funcionários da C. P. e muito povo.

A Direcção-Geral da Companhia foi representada pelo sr. Jorge de Vasconcelos, Secretário-Adjunto, e as Divisões Comercial, da Via e Obras e da Exploração, respectivamente pelos srs. Dr. R. Torroais Valente, Comercialista-Adjunto, Dr. Manuel Fonse-

ca, Comercialista-Adjunto e A. Antunes Ferreira, Chefe da Circunscrição.

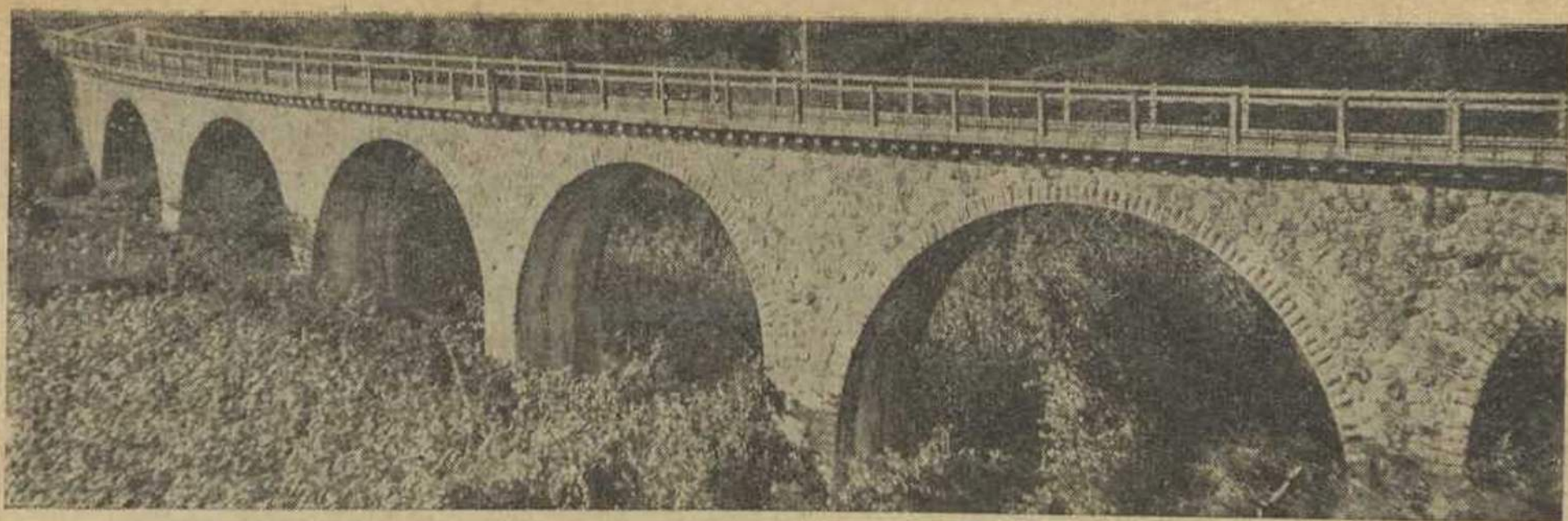


O Sr. Presidente da Câmara Municipal da Vila da Feira corta a fita que, simbolicamente, deteve o comboio inaugural, enquanto ao representante da Direcção-Geral da C. P. é oferecido um lindíssimo ramo de flores



A chegada à nova estação do comboio inaugural





# Talvez não saiba que...

Condensado por JOSÉ JÚLIO MOREIRA

Chefe de Repartição da Divisão de Via e Obras

A mastigação das folhas de *Gymnena silvestre*, planta indiana, impossibilita de perceber qualquer dos sabores doce ou amargo.

\* \* \*

O último censo da população indiana revela-nos a existência de quatrocentos milhões de indivíduos, ou seja um sexto da população do Globo, assim distribuídos: mais de trezentos milhões de hindus; noventa milhões de maometanos; seis milhões de cristãos; e outros núcleos flutuantes.

\* \* \*

Os seguintes nomes de mulher têm a sua origem e significação: Do Germânico: *Branca*, clara; *Carlota* e *Carolina*, a de Carlos; *Clotilde*, favor distinto; *Ema*, diligente; — Do Latim: *Balbina*, balbuciante; *Camila*, destinada ao sacrifício; *Marcela*, a pequena Marte; *Marta*, a de Marte, belicosa; — Do Céltico: *Brígida*, da briga; *Casimira*, a governanta de casa; *Catarina*, do castelo; *Francisca*, independente; — Do Grego: *Cassandra*, reformadora de homens; *Estefânia*, de Estêvão; *Eugénia*, bem nascida; *Helena*, piedosa; *Efigénia*, de nascimento ilustre; *Irene*, pacífica.

\* \* \*

Na Índia, há quatro séculos, fomos all encontrar um rito oriental que obrigava a queimar a viúva quando do falecimento do marido.

Foi D. Afonso de Albuquerque quem acabou com tal culto primitivo e bárbaro.

\* \* \*

A acuidade das percepções diminui com a idade, como, por exemplo, o olfacto. Mas as sensações gustativas modificam-se e aperfeiçoam-se à medida que os anos aumentam. As crianças têm-nas mal afinadas. A verdadeira apreciação dos sabores só se pode ter em adiantada altura da vida. Por isso, não há bons gastrónomos senão a partir de certa idade.

\* \* \*

No átrio de entrada da Biblioteca da Universidade de Witwatersrand, em Joanesburgo, foi recentemente colocado o Padrão restaurado de São Gregório, um dos três que Bartolomeu Dias implantou na costa da África, quando da sua gloriosa jornada, ao dobrar o Cabo das Tormentas, <sup>(1)</sup> no fim do século XV.

Ora, nessa reconstituição não entraram



quatro fragmentos originaes do Padrão, os quais foram oferecidos ao Museu da Sociedade de Geografia de Lisboa, em 15 de Fevereiro de 1954.

No acto solene da entrega, o Prof. Doutor Marius Valkhoff, daquela Universidade, a mais importante da África do Sul, salientou, entre outras afirmações, o seguinte: «Estes fragmentos são pequenos, mas o seu valor simbólico é enorme. Toda a velha história da África do Sul é portuguesa e em todas as escolas as crianças sul-africanas aprendem que foram os Portugueses que abriram o continente africano à civilização europeia.» «Os Padrões foram também símbolos cristãos — encimava-os a Cruz — e onde chegavam os exploradores portugueses chegavam também os missionários, os sacerdotes, portadores da fé cristã para os indígenas. De acordo com o espirito do Evan-

gelho estes eram tratados como homens e como cristãos, fosse qual fosse a sua cor».

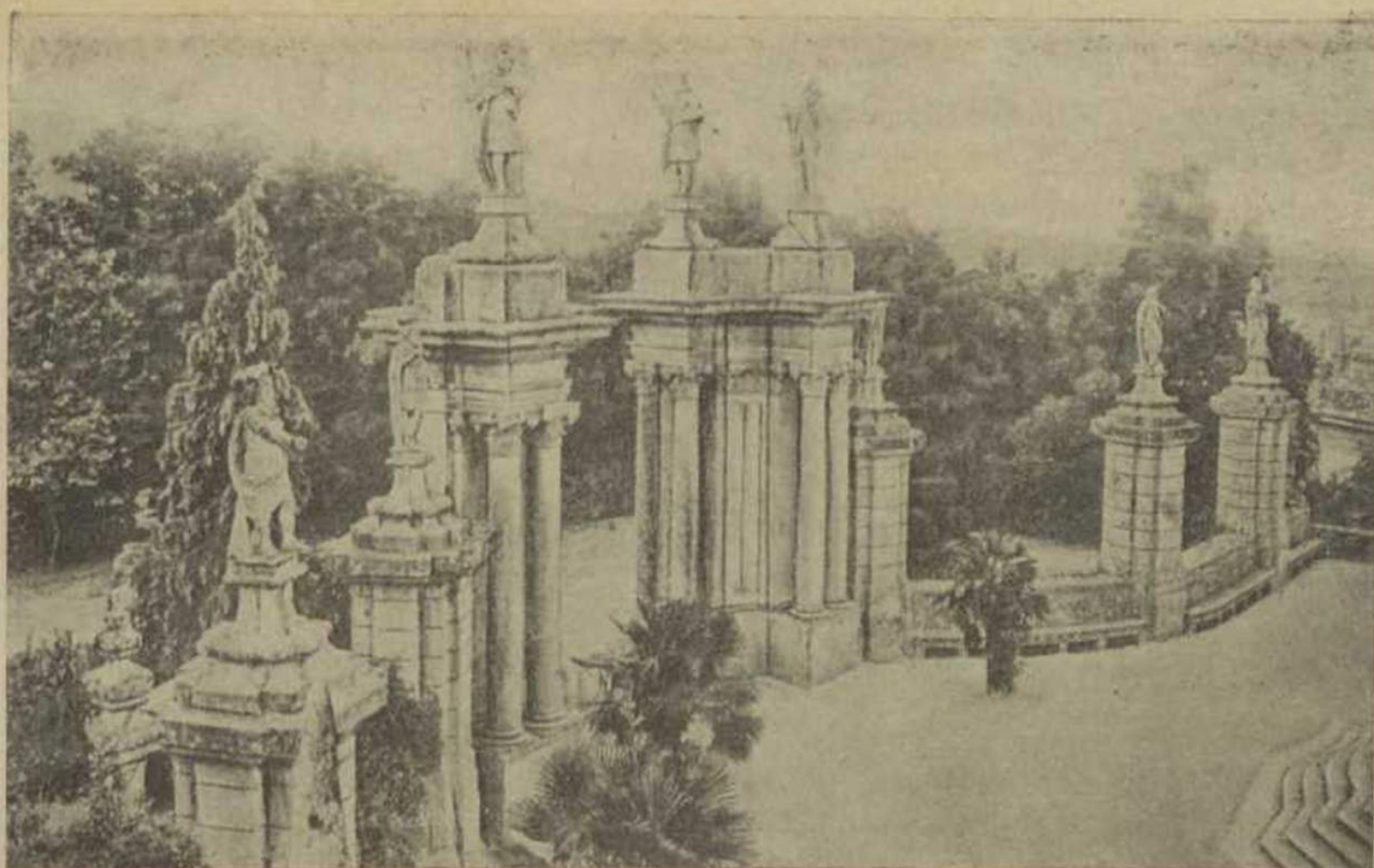
Após quinhentos anos decorridos sobre a vida da humanidade, é grato verificar que de um dos Padrões enviados de Lisboa numa das frágeis caravelas de cinquenta toneladas, em missão de descobrimento distante, de propagação da fé e de viagem épica, regressem à capital do Império Português alguns fragmentos tão cheios de valor histórico e como reliquias veneráveis, que encarnam a alma de um grande Povo de navegadores, descobridores e civilizadores.

(1) Bartolomeu Dias, em 1486, descobriu e dobrou o Cabo, a que chamou das *Tormentas*. Mas, por ordem do rei de Portugal, D. João II, passou a designar-se por *Cabo da Boa Esperança*, em virtude do insigne navegador ter chegado até ao rio do Infante, na costa oriental da África, e haver a bem fundada esperança da proximidade da Índia, fim almejado pelos últimos descobrimentos.



PORTO ANTIGO — O Convento de S. Bento de Avé-Maria, no local onde hoje se vê a estação ferroviária de S. Bento





Santuário dos Remédios

# LAMEGO

---

João Penha, poeta de expressão impecável que veio enobrecer a literatura pátria do final do século XIX e parte do actual, em vários dos seus sonetos fez referência aos paios e presuntos de Lamego. O poeta, que era um janota e usava monóculo; que foi, na intimidade, um adorável conversador, não se limitou, enquanto viveu, a compor sonetos com cuidados e requintes de mestre-ourives, nem, também, a incendiar corações femininos, se é que, iamos jurá-lo, não se deixava enlevar na graça de certos olhos, desses olhos que tudo prometem, até o céu, quando, afinal, é para o Inferno que nos atiram, este magnífico João Penha, famoso dizendo, apreciava igualmente, para honra de todos os poetas saudáveis, a boa mesa e os bons petiscos. Que materialistas! — hão-de dizer os hipócritas que sofrem do estômago e do fígado.

Não há aqui materialismo nem prosaísmo. Nada disso. Os verdadeiros poetas não sabem o que esses palavrões significam. Os *Venci-*

*dos da Vida*, é bom que se lembrem, não se reuniam numa sinagoga para jejuar e rezar, era à mesa do *Bragança*, farta e alegre, que confraternizavam. E Eugénio de Castro, um dos últimos grandes poetas, era doido por lampreia... E isso não os impediu de serem os ilustres portugueses que foram.

Mas, caros leitores, Lamego não é apenas, para regalo dos artistas do soneto e das pessoas de requintado e portuguêsíssimo paladar, uma deliciosa oficina de paios e presuntos, é uma das cidades mais encantadoras, de mais fundas raízes tradicionais e, sem favor, uma das mais ricas em valores e atracções de ordem turística.

Lamego, que fez parte do distrito de Viseu, está nas vizinhanças do Douro e de Trás-os-Montes. Esta circunstância permite-lhe uma paisagem original, de singular beleza. As paisagens, como os homens, têm personalidade. Quando a não possuem, não oferecem interesse. Lamego, pela sua providencial



situação geográfica, impõe-se por características muito próprias, quer de ordem natural, quer de ordem arquitectural e monumental.

Visitam-na portugueses e estrangeiros; visitam-na sempre todos aqueles que desejam ver coisas novas, diferentes; os que sentem interesse em estudar monumentos e estilos, e os que, nas pedras velhas, sabem ver a presença espiritual dos séculos idos.

Este nome de Lamego chegou-nos, sem dúvida, por via de *Lameca*, povoação romana, e a aceitarmos como certo o que os investigadores nos dizem, os mouros, ao conquistá-la, arrasaram-na para, pouco depois, em 1030, a reconstruírem.

Sede de um importante concelho, Lamego é muito populosa. Tendo sido edificada na encosta duma montanha, a cidade, por efeito do aumento progressivo da sua população, cresceu estendendo-se pelo vale. É a parte nova da cidade, com uma bela avenida, lindas ruas, um parque bem tratado, e um jardim, com o nome de Camões, onde, há poucos anos, foi colocado o Cruzeiro da Independência. Tem-se, assim, a impressão de que Lamego é constituída por duas cidades: uma antiga e outra moderna.

Lamego é uma terra adorável, encantadora. Se Braga possui, como título de glória, o Bom Jesus do Monte, Lamego tem, como

numa réplica, o Santuário dos Remédios, onde, todos os anos, de 6 a 10 de Setembro, se realiza uma grande romaria.

O turista que quiser ver a certidão da antiguidade de Lamego, vai até ao Castelo, em ruínas, mas conservando ainda a torre de menagem; entra em Santa Maria Maior de Almacave, antiga mesquita, que D. Afonso Henriques converteu em templo cristão e que conserva, do tempo em que se construiu, a porta principal. Já o seu púlpito, famoso como obra de talha, é do século XVII.

A Sé é, a bem dizer, a certidão do seu nascimento, como povoação portuguesa e cristã. Se não foi fundada pelo Conde D. Henrique, foi com certeza mandada edificar por seu filho, o fundador do reino. Quem tiver noções de arte e souber, portanto, distinguir estilos arquitectónicos, conclui facilmente que este belo templo sofreu várias reedificações através dos séculos. A fachada principal é gótica; a torre é românica; o claustro é um espécimen da transição do estilo gótico renascença.

Possui também Lamego, para regalo espiritual de quem a visita, um Museu Regional, dos mais notáveis da província. Está instalado no antigo Paço Episcopal e contém colecções admiráveis de objectos de arte, tapeçaria, paramentos, quadros e esculturas.



Um trecho encantador de Lamego





Grupo de premiados no Jardim do Palácio Foz

# AINDA O XII CONCURSO DE ESTAÇÕES FLORIDAS

*Um chefe de Estação premiado pela 5.<sup>a</sup> vez*

No último número do nosso Boletim tivémos o prazer de publicar a lista completa das estações classificadas no XII Concurso de Estações Floridas e seus respectivos chefes, aos quais, no Secretariado, em sessão especial, presidida pelo sr. dr. Felner da Costa, chefe da Repartição de Turismo, e com a presença dos srs. engenheiros José de Abreu, em representação da C.P. e do seu Director-Geral sr. Eng. Espregueira

Mendes, e António Bual, administrador-geral da Sociedade Estoril, e ainda dos srs. Pereira Leite, Sá Chaves e Eng. Agrónomo Gil Pires Martins, membros do júri de classificação, foram entregues os prémios, menções honrosas especiais e menções honrosas. Agora, completando a notícia, queremos apenas inserir, como homenagem aos agentes premiados, que tão bem souberam zelar e arranjar os seus





Manuel Catarino Júnior — Chefe da Estação de Olhão

jardins, as fotografias do grupo dos chefes premiados e dos três primeiros classificados, srs. Manuel Catarino Júnior, de Olhão; Manuel Monteiro, de Caminha, e Álvaro da Silva Martins, de Valado.

O XII Concurso de Estações Floridas, em boa hora instituído pelo Secretariado Nacional, constituiu um novo e grande êxito, de que se devem sentir orgulhosos todos os classificados, que viram apreciados e recompensados os seus esforços, o seu zelo e o seu cuidado no arranjo dos jardins das estações, que alindadas como foram, constituem, a bem dizer, as salas de entrada das nossas vilas, e concorrem para o encanto e os atractivos turísticos do nosso País.

O sr. Manuel Catarino Júnior, que já, em concursos anteriores, recebera o 2.º, o 3.º, o 4.º e o 5.º prêmios, ao receber agora o 1.º deve sentir-se plenamente satisfeito, por ver coroado de êxito o seu zelo. Esse êxito não se limita, porém, à sua pessoa, abrange também a vila de Olhão, que lhe deve estar agradecida.

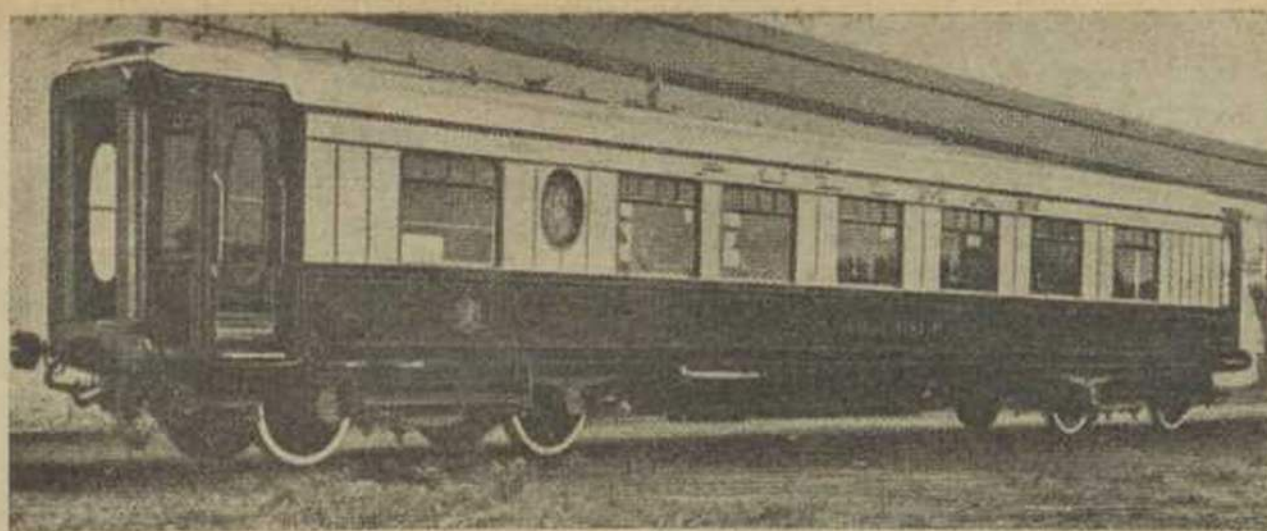


Manuel Monteiro — Chefe da Estação de Caminha



Álvaro da Silva Martins — Chefe da Estação de Valado





Uma carruagem Pullman, da linha Londres — Edimburgo

# LÁ POR FORA...

Com a presença do Chefe do Estado, inaugurou-se, recentemente, na Argentina, a «Policlínica Ferroviária Central Presidente Perón», mandada construir pela Direcção-Geral de Assistência e Previsão Social para Ferroviários.

Este estabelecimento é de tipo rectangular, com 130 metros de frente e dez andares, cada um dos quais se destina a um determinado objectivo assistencial.

A Policlínica tem capacidade para 600 camas; no entanto, sendo necessário, poderão ser incorporadas mais outras 400. Além disso, este estabelecimento hospitalar está dotado com os serviços médicos mais modernos e diversos, bem como com uma notável equipa central de esterilizações para todas as salas de cirurgia.

\* \* \*

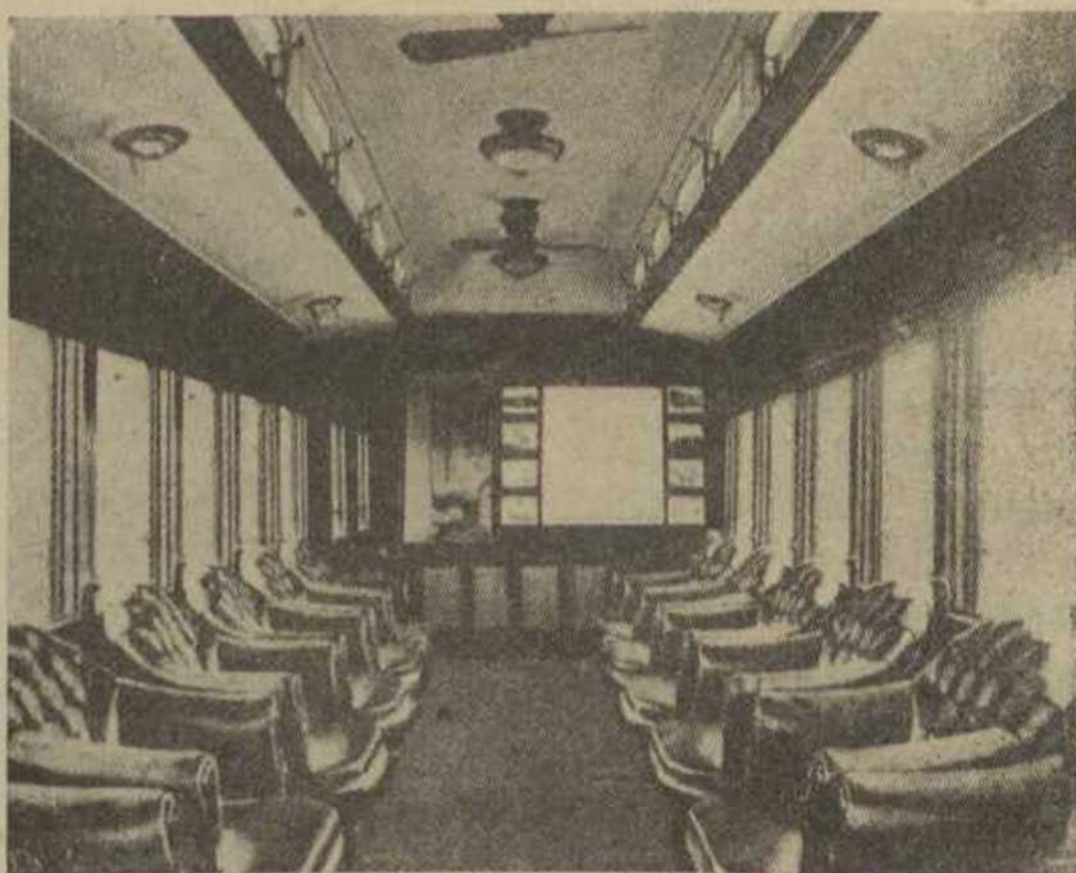
Com o nome de «Flecha do Sul» foi baptizado um comboio rápido que efectua o per-

curso Milão-Siracusa em vinte e quatro horas. Tem carruagens de 1.<sup>a</sup>, 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> classes e carruagens-camas. Ao chegar a Messina, parte da composição separa-se e prossegue para Palermo.

O «Flexa do Sul» sai todos os dias de Milão às 14-25 e chega a Siracusa às 14-10 do dia seguinte. No sentido contrário, sai de Siracusa às 11-15 para chegar a Milão no dia imediato às 11-10.

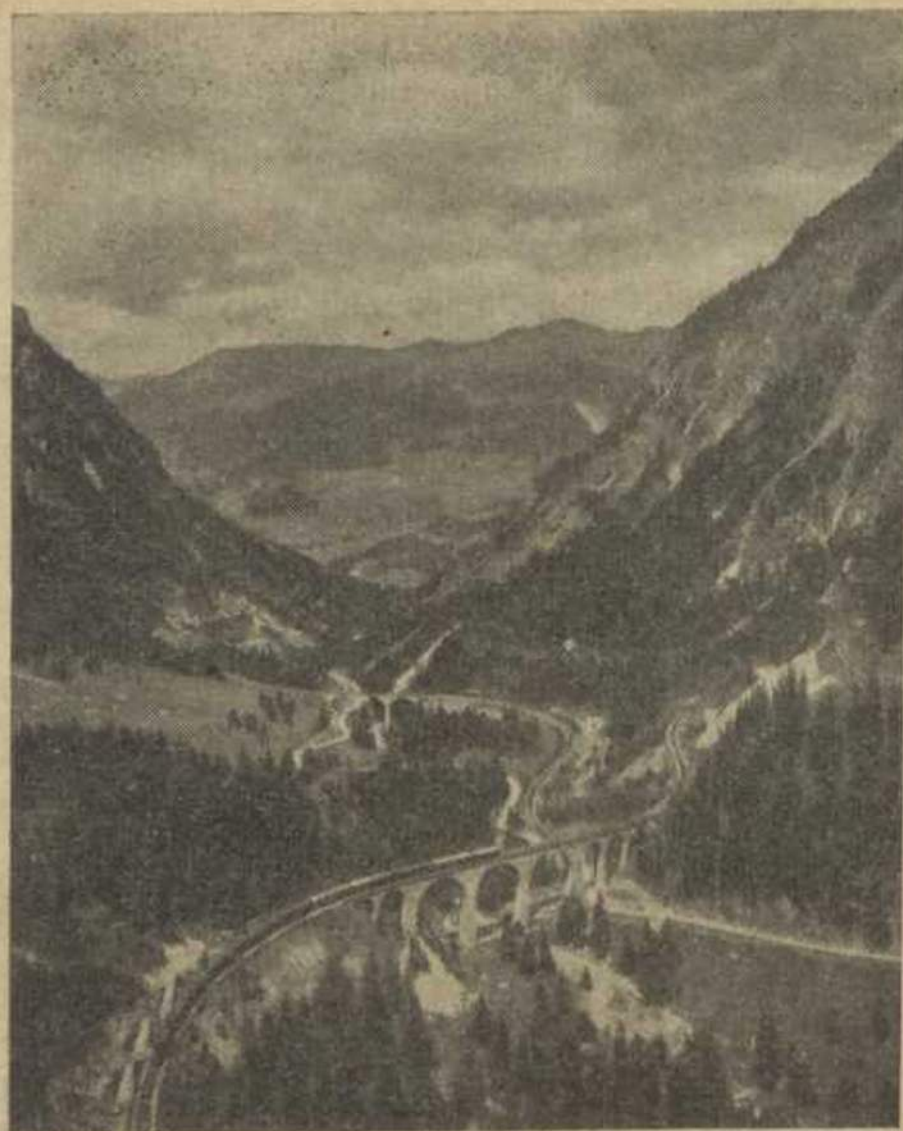
\* \* \*

A estação de mercadorias de Milão é a maior da Europa: ocupa uma superfície de um milhão de metros quadrados. No sentido da sua longitude mede mais de seis quilómetros e de largura de 400 a 500 metros. Os carris estendem-se por quarenta e cinco linhas, totalizando 190 quilómetros. Trabalham nesta estação 42 chefes, 500 empregados e 250 operários.



INGLATERRA — Interior do salão duma carruagem-cama, para o caminho de ferro sul-africano





Os Caminhos de Ferro Réticos atravessam o Vale Albula

Manobram-se por dia, em média, 5 000 vagões, e, algumas vezes, o número subiu a 6 500 unidades.

Este tráfego não consente pausas, devendo ser regulado cronometricamente a fim de evitar congestões que o paralisariam por completo. Os vagões afluem em coluna ininterrupta à rampa da cabina «1», na qual se efectua a manobra de distribuição pelos diferentes troços de linhas.

\* \* \*

Quando foram inaugurados os primeiros caminhos de ferro de serviço público nos Estados Unidos, em 1830, o país tinha menos de treze milhões de habitantes, quase todos localizados a leste do rio Mississippi. Apenas cinco cidades, nessa época, contavam mais de 25 000 habitantes: Nova York, Filadélfia, Baltimore, Boston e Nova Orleans, todas elas situadas nas proximidades da costa. Actualmente, há mais de quatrocentas cidades com população superior a 25 000 habitantes. A primeira locomotiva que circulou por uma

linha férrea, nos Estados Unidos, foi a «Stourbridge Lion», construída na Inglaterra.

\* \* \*

Os comboios-cruzeiros europeus, instituídos em 1951, sob os auspícios do C. I. C. E., têm obtido todos os anos um êxito crescente. As características principais destes cruzeiros, organizados directamente pelas diferentes Administrações ferroviárias ou em colaboração com as Agências de viagens, são: transportes em carruagens ferroviárias e outros meios do tipo mais moderno e mais confortável; acomodação em excelentes hotéis nas principais cidades dos diferentes países; visitas, excursões, etc., assim como visitas eventuais às fábricas; participação em manifestações de *folklore*, recepções, etc.

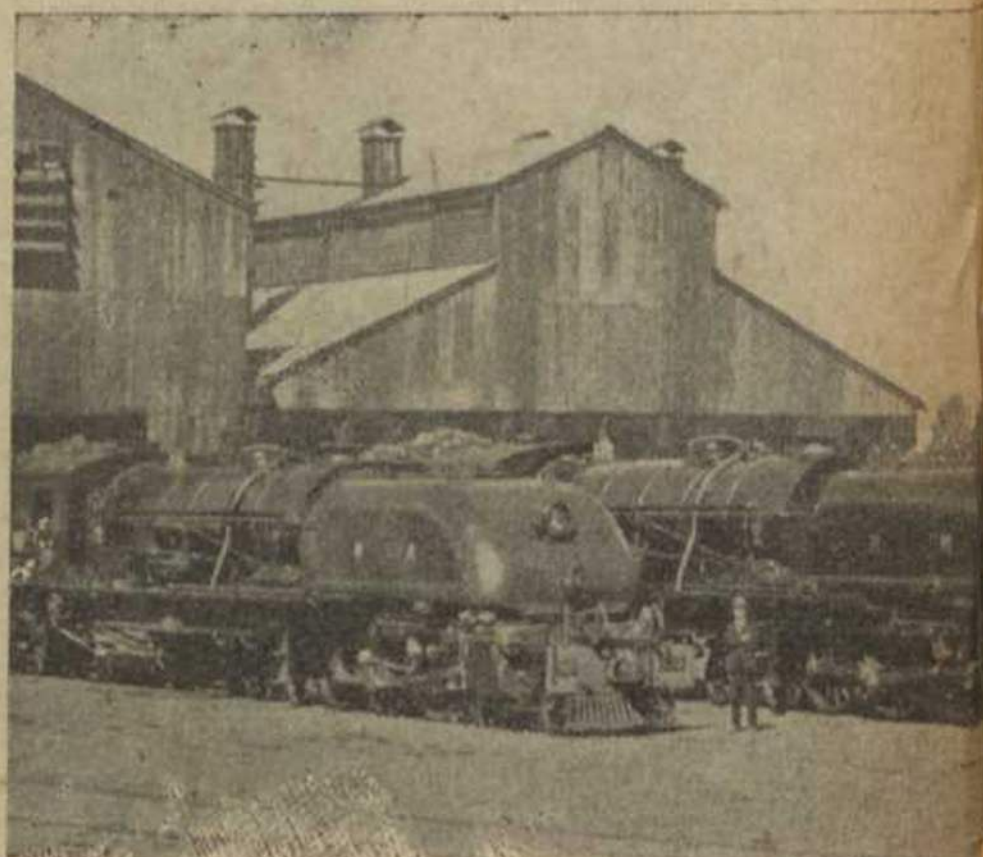
O preço compreende todas as despesas relativas ao transporte, hotel, etc..

Estes cruzeiros proporcionam aos viajantes a oportunidade do *get together*, isto é, de poderem gozar a companhia agradável de novas pessoas, poupando-lhes todas as preocupações relativas ao pedido de passaportes, reserva de quartos, etc..

Estão previstos para este ano 36 comboios-cruzeiros, partindo 15 da Alemanha, 5 da Itália, 7 da Áustria, 1 da Bélgica, 4 da França e 4 da Suíça.

\* \* \*

No dia 10 de Janeiro deste ano, o metro



Locomotivas ao serviço

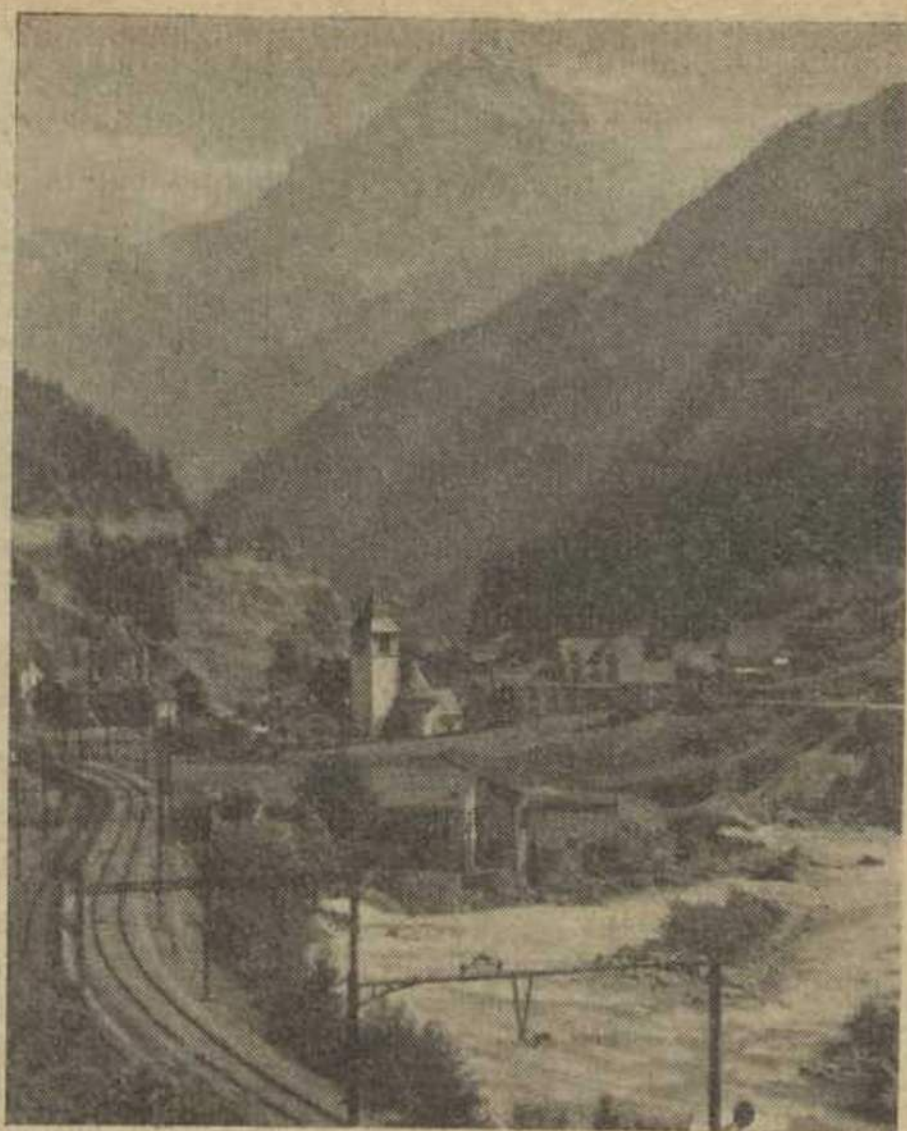


de Londres completou 91 anos de existência activa. Efectivamente, foi em 1863 que se lançou a primeira linha do *underground* londrino (este é o nome do metropolitano da capital inglesa). Ia de Bishop's Road a Farringdon Street, numa distância de 6,4 km., e era a vapor. Hoje, completamente electrificada, estende-se por 128 km., sendo a maior da rede londrina, que compreende 6 linhas num total de 396 km..

Ao *underground* de Londres cabe também a primazia da electrificação, pois a sua linha norte, hoje com 64 km., foi a primeira do mundo a ter tracção eléctrica e foi também o primeiro subterrâneo construído pelo sistema de tubo, isto em 1890.

Para se ter uma ideia do extraordinário movimento do metropolitano de Londres, basta dizer que as suas numerosas estações emitem diariamente a média de 1 220 000 bilhetes, sem contar com as assinaturas.

A venda de bilhetes é uma das curiosidades do metropolitano de Londres. Oitenta e cinco por cento dos bilhetes são emitidos por máquinas, que os imprimem e datam com um simples movimento. Algumas dessas máquinas são manejadas directamente pelo público, e além de emitirem diversas variedades de bilhetes, fazem ainda o troco, tudo automaticamente e com a maior rapidez. O papel gasto para bilhetes, nessas máquinas, equivale a uma fita de 24 000 km. anualmente.



A linha de Gurnellen e de Gotthard

Nas estações de maior movimento, que são Oxford, Circus, Picadilly Circus, Victoria e King's Cross, passa por semana, em cada uma, cerca de meio milhão de passageiros. O movimento diário de comboios atinge a cifra de 2877. O intervalo mínimo entre cada comboio é de 90 segundos.

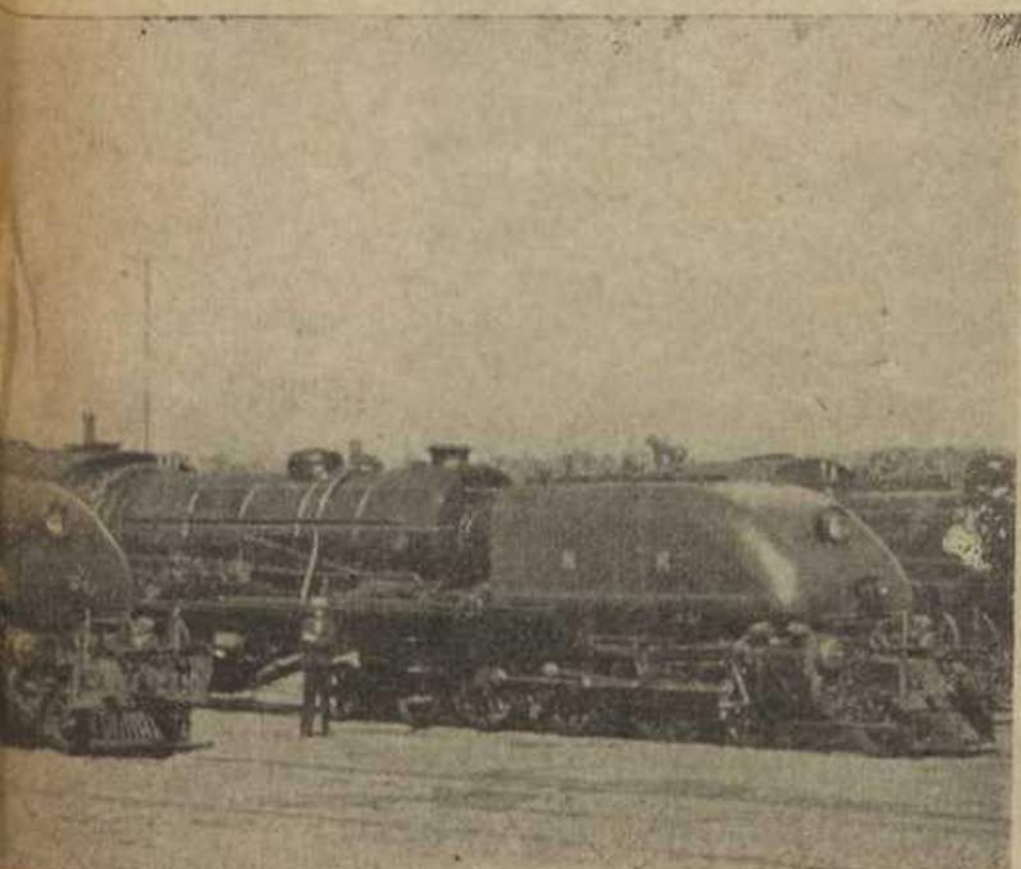
\* \* \*

De «Le Monde», de 18 de Junho último, extraímos as seguintes notas:

O comboio «Mistral» percorre, não obstante o seu elevado peso de 540 toneladas, os 512 quilómetros que separam Paris de Lyon, em 4 horas e 10 minutos — média horária de 123 quilómetros.

O tráfego, na linha, passou de 191 milhões de passageiros-quilómetro, em Outubro de 1949, para 216 milhões de passageiros-quilómetro, em Outubro de 1952 (mais 13 %). muito embora se verificasse, no conjunto da rede francesa, a quebra de 7,5 %.

Resultados idênticos se verificaram no tráfego de mercadorias. O tempo de percurso Paris-Lyon era, antes da electrificação, de 8 horas e 40 minutos, para um comboio de 800



aminhos de Ferro da Rodésia



toneladas. Hoje, a duração é de 7 horas e 20 minutos (nalguns casos, só de 7 horas), para comboios que pesam mais de 900 toneladas.

O débito da linha aumentou; o número médio, diário, de comboios de mercadorias foi elevado de 41,6 a 65,4 (+57%) entre Paris e Dijon, e de 46,2 a 70,9 (+53%) entre Dijon e Lyon. O tráfego, no percurso em referência, passou de 6 320 000 toneladas-quilómetro, em 1949, para 10 530 000, em 1952.

\* \* \*

O departamento federal dos correios e caminhos de ferro outorgou, no dia 24 de Abril, ao sindicato de iniciativa de Davos a concessão para um teleférico de cabines e e assentos destinado a estabelecer a ligação entre Davos-Platz e Brämeubuel. O teleférico de cabines faz serviço entre Davos-Platz (1.536 metros de altitude) e Ischalp (1.944 metros), localidade intermédia donde para o teleférico de assentos, combinado com skilift, para a estância de Brämenbuel (2 484 metros).

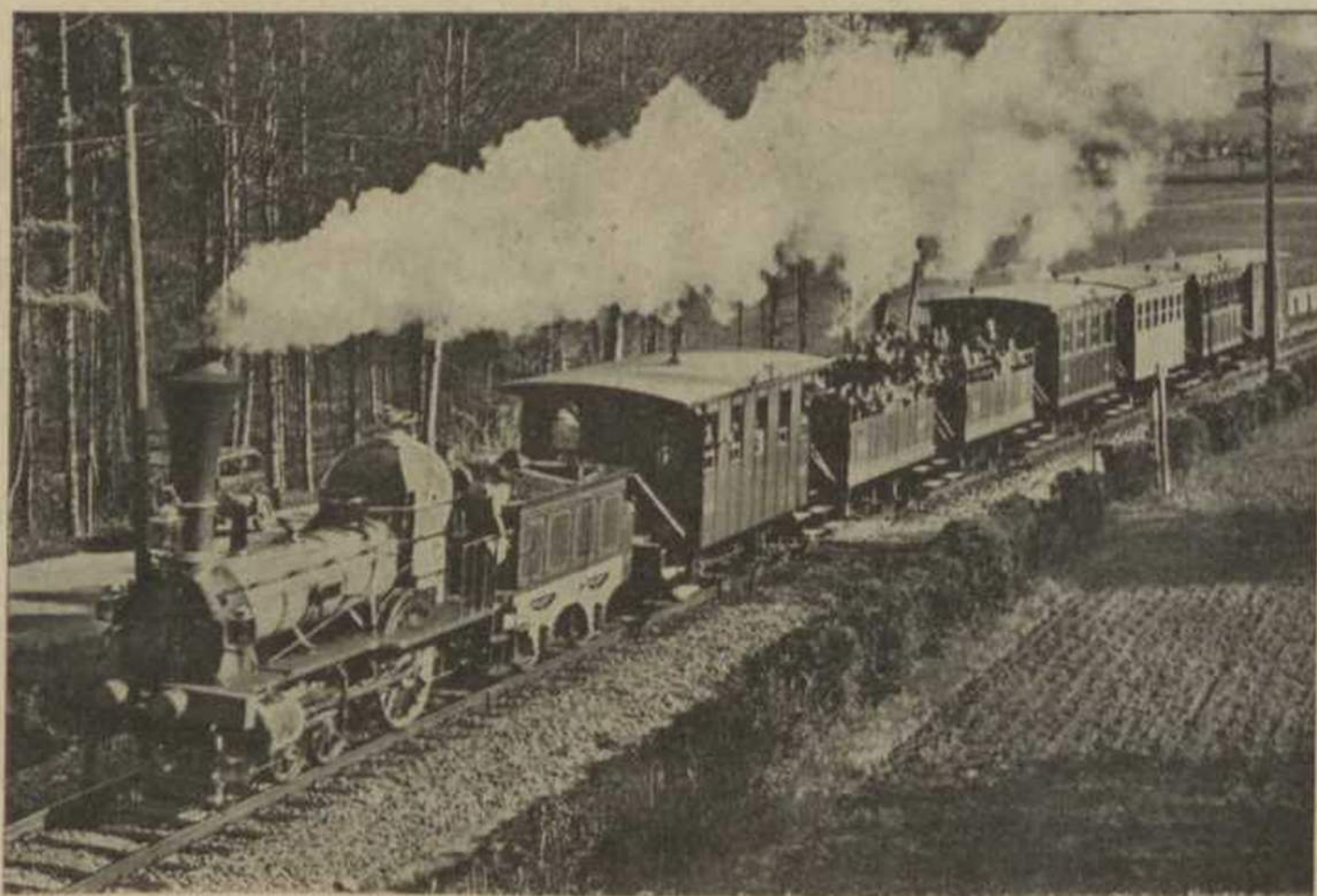
\* \* \*

Em colaboração com os Caminhos de Ferro de Provença a S. N. C. F. acaba de intro-

duzir uma nova ligação, inteiramente pelo caminho de ferro, entre Nice e Genebra. Partindo de Nice às 8,30 a automotora chega a Digne às 11,45, onde uma paragem de 60 minutos permitirá que os passageiros almocem. Depois, passando por Grenoble, Culoz e Bellegarde, chega a Genebra às 19,28. Este horário assegura ligações com Lausana, Berne, Zurich, etc. À volta, a partida de Genebra realizar-se-á de manhã às 9,40 e a chegada a Nice às 20,30.

\* \* \*

Os Caminhos de Ferro Federais Suíços (C. F. F.) puseram ao serviço na linha de via reduzida do Brunig duas novas locomotivas eléctricas de 2 300 CV, as mais potentes até hoje construídas para via reduzida e cremalheira. Com um peso de 54 toneladas, estas máquinas podem rebocar comboios de 120 toneladas em rampas de 120‰ à velocidade de 30 km/h na subida dos troços munidos de cremalheira (entre Meiringen e o desfiladeiro do Brunig) e de 50 km/h nos percursos de aderência. Cada uma destas locomotivas custa 950 000 frs. s.



No centenário dos Caminhos de Ferro Suíços, fez-se a reconstituição de um comboio de há um século, que constituiu uma das atracções das festas comemorativas





# PERGUNTAS E RESPOSTAS

## I — Divisão Comercial

**Pergunta n.º 189** — Aos passageiros procedentes da linha do Vale do Vouga, portadores de bilhetes da Tarifa Geral para Aveiro e que tomam em ligação o comboio n.º 917 (tranvia) havendo um intervalo inferior a 15 minutos, estabelecem os revisores da Antiga Rede excesso de percurso em conformidade com o bilhete apresentado (T. Geral).

Como os revisores do Vale do Vouga em condições idênticas, aos passageiros chegados a Espinho e que seguem para a linha do Vale do Vouga em comboio tranvia, fazem as cobranças por esta Tarifa, baseando-se no expediente n.º 1119-CFP. do Serviço da Fiscalização das Receitas de 26/8/1952, que assim interpretei, peço ser esclarecido, a fim de dissipar as dúvidas que existem em determinados revisores e para se evitarem cobranças diferentes.

**Resposta** — Aos passageiros que viajem nas condições indicadas, a cobrança pelo excesso de percurso à partida de Aveiro ou Espinho, pode, também, em trânsito, ser efectuada, quando corresponder, pela Tarifa Especial, aplicável, sem aumento.

///

**Pergunta n.º 190** — Peço dizer-me se está certo o seguinte processo de taxa: Remessa de P. V. de Leixões-Doca para Alcântara-Mar-Entrepósito.

Uma caldeira de ferro com 8 m. de comprimento	3800 kg.
Uma turbina de ferro com 14,50 m.	4120 »
Uma viga de ferro laminado com 13 m.	620 »
Um automóvel . . . . .	1500 »
Uma caixa acessórios da turbina e caldeira . . .	290 »

Carga e Descarga pelos Donos.

Utilizados 3 vagões ligados carga normal de 10 T..

A turbina ocupou o espaço de 3 vagões

A caldeira » » » 2 »

O automóvel » » » 1 vagão

A viga de ferro » » » 2 vagões

Caldeira e turbina — 1.ª classe com 15 % por 30 T..

Viga — Aviso ao Público B. n.º 171.

Automóvel — Base 28.ª com 25 %.

Acessórios — 1.ª classe sem recarga.

Distância 373 km.

Caldeira e turbina

$$\text{Preço } (317\$25 + \frac{317\$25 \times 15}{100}) \times 30 = 10\,945\$13$$

$$\text{Manutenção} - 8\$00 \times 30 = 240\$00$$

$$\text{Automóvel} - \text{preço } (937\$50 + \frac{937\$50 \times 25}{100}) = 1\,171\$88$$

$$\text{Manutenção} = 15\$00$$

$$\text{Viga de ferro} - \text{preço } \$35 \times 373 \times 0,62 = 80\$95$$

$$\text{Acessórios} - \text{preço } 317\$25 \times 0,03 = 9\$52$$

$$\text{Manutenção} - 18\$00 \times 0,65 = 11\$70$$

$$\text{Registo e aviso de chegada} = 8\$00$$

$$\text{Arredondamento} = \$02$$

$$\text{Doca} - 40\$65 \times 3\$00 = 121\$95$$

$$\text{Entrepósito} - 40\$65 \times 3\$00 \times 25 = 304\$88$$

$$\text{Arredondamento} = \$07$$

$$\text{Total} = 12\,909\$10$$

**Resposta** — Os volumes que em conjunto o consulente hipoteticamente diz serem carregados em três vagões só podiam ser aceites depois de se adaptar material para o seu transporte, o que implicaria a interferência da Divisão de Material e Tracção. Por consequência, a taxa apresentada não é de considerar, visto a adaptação de vagões para o transporte da caldeira e da turbina originar o desdobramento da expedição.

Se se der o caso de ser apresentado tal transporte, deverá a estação pôr o assunto superiormente a fim de lhe ser indicado o procedimento a adoptar.

As estações incumbe elucidar os expedidores sobre a forma mais económica de organizarem as suas expedições, circunstância que todos os agentes devem ter bem presente quando sejam consultados ou pretendam estudar qualquer taxa.

Portanto, o consulente mesmo em casos hipotéticos, como o de que se trata, deve ter em vista o preceito atrás indicado, para não apresentar enunciados de taxas referentes a remessas que não podem ter a constituição que lhe atribui.



Pergunta n.º 191 — Agradeço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado:

P. V. de Tondela para Covilhã, 10 volumes alguidares de barro ordinário, 241 kg..

Distância — 191 kms.

Aviso ao Público B n.º 174

Preço — \$50 × 191 × 0,25 . . . . .	23\$88
Registo . . . . .	3\$00
Aviso de chegada . . . . .	1\$00
Arredondamento . . . . .	\$02
Total . . . . .	27\$90

Resposta — Está certo o processo de taxa apresentado.

///

Pergunta n.º 192 — Peço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado: P. V. de Odemira para Montijo, 5 cavalos e 5 muares pequenas.

5 muares pequenas como . . . . .	3 cavalos
Mais . . . . .	5 »
Soma . . . . .	8 »

Aviso ao Público B n.º 89

Distância 186 kms.

Preço — 2\$60 × 186. . . . .	483\$60
Manutenção . . . . .	20\$00
Registo . . . . .	3\$00
Aviso de chegada. . . . .	5\$00
Desinfecção . . . . .	30\$00
Total . . . . .	541\$60

Resposta — O processo de taxa apresentado está certo.

Esclarece-se no entanto que da conversão das 5 muares pequenas resultam 2 cavalos e 1 muar pequena e não 3 cavalos como o consulente indica.

## II — Divisão da Exploração

Pergunta n.º 167 — O comboio n.º 16 173 chegou a Ermesinde com 29 vagões e toma 2 pelo 25.º lugar.

Há necessidade de fazer a manobra pela cauda e o comboio entrou pela linha 4. Pode vir a máquina de manobras que está na linha 7, pelo lado Sul buscar 4 vagões à cauda do comboio que está em 4, ir a 6 pilotada e engatar ali ao material a tomar, vir da 6 a 4 e, depois sair novamente a máquina da linha 4 para a linha 7, onde fica,

É dado conhecimento desta manobra ao telegrafista do posto que faz todo o caminho. Se se fizer a manobra pelo lado do Minho, o tempo concedido a este comboio não chega e tem que perder tempo e com a manobra acima referida não afecta a sua marcha normal. Há agentes nesta estação que dizem que não se pode fazer, embora a máquina

seja sempre pilotada com um agente da estação por não haver sinais de manobras.

Resposta — O movimento de manobras de saída em contravia da linha IV tanto sobre o lado do Porto, como sobre o lado de Leixões é perigoso, por não estar sinalizado; a posição das agulhas não ser a mesma do que para a entrada daquelas direcções, e o corte de material em manobras poder ir além dos sinais S1 ou S2.

No caso em referência na consulta o que está indicado é receber o comboio n.º 16173 na linha V e fazer depois as manobras sobre a linha de gaveta com toda a segurança e sem interromper as circulações nas linhas gerais.

Chama-se a atenção para as graves consequências e responsabilidades que podem resultar da não observância da sinalização existente.

Em caso de os movimentos de manobras originarem perda de tempo aos comboios, a estação deve expor o caso superiormente e nunca agir, por iniciativa própria, em desacordo com a sinalização.

///

Pergunta n.º 168 — O comboio mixto n.º 2741, ao efectuar paragem na estação de S. Torcato, ficou com a carruagem e Df. entre a agulha de entrada e a gare.

Porém, o agente que chefiava a estação, continuou a fazer o sinal de avançar, o que o maquinista cumpriu, ficando então a carruagem e o Df. dentro da gare, ao efectuar a nova paragem.

Acho que este agente cumpriu com as instruções do Cartaz-Horário n.º 8, pois só as carruagens dos comboios de mercadorias ou recoveiros com serviço de passageiros, podem ficar fora da gare.

Como há opiniões em contrário, agradeço me sejam dados esclarecimentos sobre este assunto.

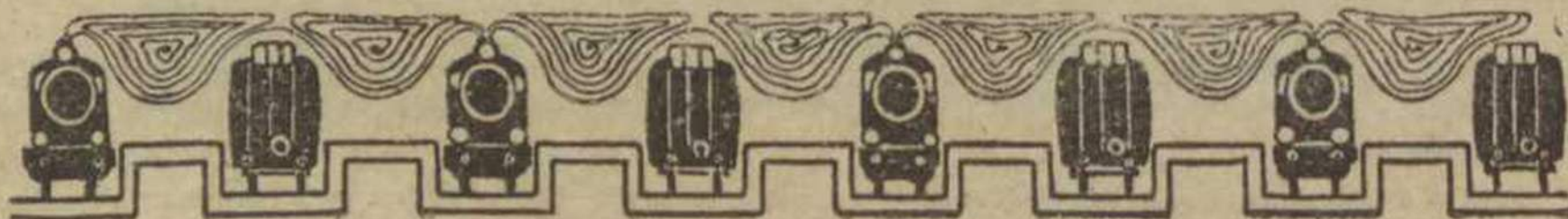
Resposta — As carruagens dos comboios mixtos devem parar dentro da plataforma de passageiros.

As carruagens que fazem serviço de passageiros à cauda dos comboios de mercadorias, podem parar fora das plataformas, pois a Companhia não se responsabiliza por essa circunstância nem por qualquer falta de comodidade, como consta das instruções do Livro Horário, a páginas 642-A., o que não quer dizer que essas carruagens fiquem sempre e invariavelmente nessa situação, pois devem parar na gare sempre que isso seja possível, sem causar atraso ao comboio.

///

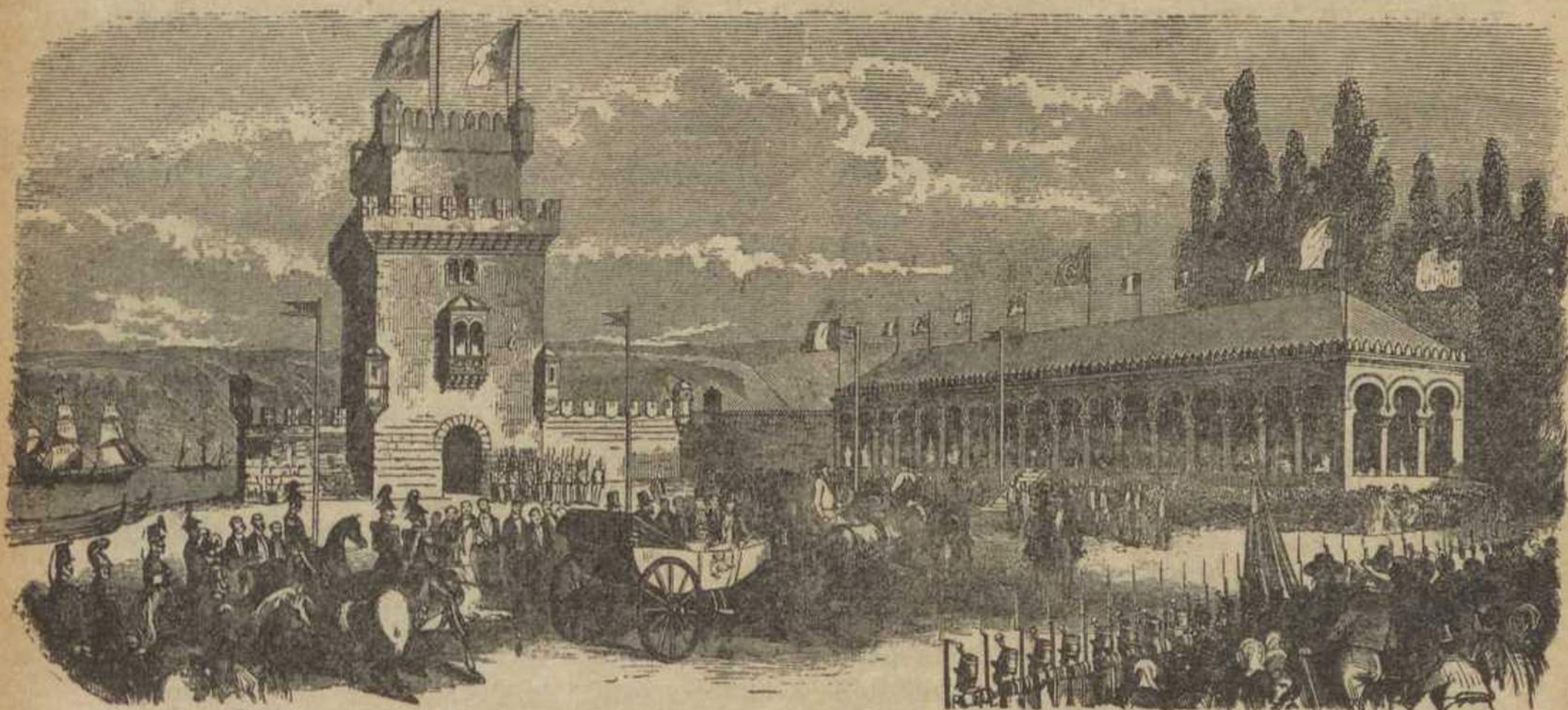
Pergunta n.º 169 — Agradeço ser informado em que modelo deve ser avisado o maquinista de um comboio, quando o farol de costado vá invertido, anunciando uma circulação extraordinária no mesmo sentido.

Resposta — No mod. M. 126.





## Caminhos de Ferro Portugueses



A inauguração da construção da linha de Sintra, em 1855

*Ilustração Luso-Brasileira de 1858*

Cerimónia da inauguração dos trabalhos de construção da linha de Sintra, em 1855, que devia partir do local onde se ergue a Torre de Belem. Mas o projecto não foi por diante. E foi só em 2 de Abril de 1887 que se inaugurou o ramal de Sintra entre o Cacém e aquela vila.



# A MODERNIZAÇÃO DO CAMINHO DE FERRO

Sob o título «A modernização do caminho de ferro na economia do País» publicou «Le Monde», de 18 de Junho passado, um artigo subscrito por Louis Armand, Director-Geral da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses (S. N. C. F.) do qual traduzimos os seguintes excertos:

«O equipamento do caminho de ferro deve ser considerado como uma parte do equipamento nacional. A sua importância, no que respeita ao interesse comum, é com efeito considerável e é por isso que os programas da S. N. C. F., e a indicação dos projectos a entrar em vias de realização, são objecto de cuidadosos estudos, por parte do Ministério das Obras Públicas e da comissão competente, do comissariado do plano de modernização.

Tudo quanto a S. N. C. F. empreendeu após a libertação, para restabelecer a sua rede sinistrada, tudo quanto no futuro vier a ser financiado por empréstimos, apresenta e apresentará a característica de uma dupla preocupação: por um lado, aumentar a rendabilidade do carril e melhorar a qualidade do serviço; por outro lado, sanear as contas e o balanço real da Nação.

A S. N. C. F. nunca poderia atingir esse duplo objectivo, se não dispusesse de equipamento moderno, o único susceptível de crescer a produtividade e de a elevar a um nível sensivelmente mais elevado. . . . .

Para diminuir os custos de produção dos transportes de minérios e de produtos ponderosos, S. N. C. F. tem de dispor de um parque de locomotivas capazes de rebocar comboios muito pesados . . . . .

Já estão a sair das fábricas francesas locomotivas eléctricas de novo tipo e vagões de enorme capacidade . . . . .

Por outro lado, a modernização das pequenas linhas e das linhas de débito médio encontra a melhor solução no progresso da tracção Diesel; a S. N. C. F. pode enveredar

por esse caminho com tanto mais confiança quanto é certo que a indústria francesa produz já tractores perfeitamente adequados.

No relativo a serviço de passageiros, a velocidade e a regularidade dos grandes comboios foram assinaladas depois da guerra por importantes progressos . . . . .

Além disso, o público já está familiarizado há alguns anos com os apetrechos do transporte de «porta a porta» (contentores, reboques carril-estrada, etc.) e a sua atenção concentra-se hoje com curiosidade sobre esses vagões de concepção original que carregam e transportam automóveis, desde as fábricas francesas até aos centros de consumo ou de exportação.

Quanto à sinalização automática, é sabido que ela garante a segurança e a regularidade dos transportes, permitindo crescer o débito e, portanto, o rendimento das grandes linhas; mas ela implica, por outro lado — a máquina é mais segura que o homem quando se trata simplesmente de presença e de atenção — a supressão de numeroso pessoal de vigilância.

Estas notas, ainda que incompletas, mostram bem quão grande é a diversidade das preocupações dos homens do caminho de ferro. Dominados, em todos os aspectos, pela preocupação da qualidade, da segurança e da produtividade, essas preocupações vão desde o transporte de minérios até ao conforto dos passageiros. Isto significa que o caminho de ferro, pela multiplicidade das suas funções, penetra profundamente na vida do País.

A modernização do seu equipamento beneficia todos os ramos de actividade nacional e facilita o trabalho de todos. . . . .

Estas considerações mostram que o programa de equipamento da S. N. C. F. contribui não só para diminuir as despesas do caminho de ferro e para melhorar o seu serviço, mas também para crescer a produtividade do país. . . . .



# Regulamentação dispersa

## Direcção-Geral

3.º *Aditamento à Ordem da Direcção-Geral n.º 310* — (30 de Junho de 1954) — Descreve os dias considerados de feriados camarários em determinados concelhos.

## Divisão Comercial

### Tráfego

*Anexo n.º 3 à Tarifa Internacional para o transporte de passageiros, bagagens e cães entre Portugal e França e o Sarre, em trânsito por Espanha* — (em vigor desde 15-6-954) — Estabelece a venda de bilhetes de grupos utilizando comboios regulares entre Portugal e França e o Sarre e inversamente.

5.º *Aditamento à Tarifa Internacional de Cupões para o transporte de passageiros e bagagens (T. I. C.)* — (em vigor desde 1-7-954) — Habilita a estação de Porto (São Bento) a emitir bilhetes de cupões de Tarifa.

3.º *Aditamento à Tarifa Internacional para o transporte de passageiros e bagagens entre Portugal e Itália, em trânsito por Espanha e França* — (em vigor desde 1-7-954) — Substitui as páginas 11 a 17 da Tarifa.

4.º *Aditamento à Tarifa Internacional para o transporte de passageiros e bagagens entre Portugal e a Grã-Bretanha, em trânsito por Espanha e França* — (em vigor desde 1-7-954) — Substitui as páginas 14 a 16 e a redacção do n.º 3 do Capítulo C da Tarifa.

8.º *Aditamento à Tarifa Internacional para o transporte de passageiros, bagagens e cães entre Portugal e o Sarre, em trânsito por Espanha* — (em vigor desde 1-7-954) — Substitui as tabelas de preços referentes aos percursos portugueses e espanhóis.

6.º *Aditamento ao Quadro de Distâncias na linha do Vouga e no Ramal de Aveiro e respectivo pegote* — (em vigor desde 11-7-954) — Atribuição de distâncias próprias ao apeadeiro de Rio Meão.

37.º *Aditamento ao Indicador Geral do serviço que prestam as estações, apeadeiros,*

*etc.* — (em vigor desde 11-7-954) — Alteração no serviço que presta o apeadeiro do Rio Meão.

*Aviso ao Público B. n.º 201* (em vigor desde 13-7-954) — Aplicação de preço especial ao transporte de azeitonas, em grande velocidade.

52.º *Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem* — (em vigor desde 12-6-954) — Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação de Fatela-Penamacor e o Despacho Central de Penamacor.

105.º *Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem* — (em vigor desde 25-6-954) — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Mirandela e o Despacho Central de Valpaços.

109.º *Complemento à Tarifa de Serviços combinados com as Empresas de Camionagem* — (em vigor desde 21-6-954) — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Celorico de Basto e o Despacho Central de Lixa.

110.º *Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem* — (em vigor desde 1-7-954) — Transporte de mercadorias entre a estação de Marvão-Beirã e o Despacho Central de Santo António das Areias.

137.º *Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem* — (em vigor desde 30-6-954) — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Braga e o Despacho Central de Vieira do Minho.

171.º *Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem* — (em vigor desde 25-6-954) — Transporte de mercadorias entre a estação de Tomar e os Despachos Centrais de Figueiró dos Vinhos e Pedrógão Grande.

172.º *Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem* — (em vigor desde 25-6-954) — Transporte de mercadorias entre a estação de



Pombal e o Despacho Central de Pedrógão Grande.

*173.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem* — (em vigor desde 25-6-954) — Transporte de mercadorias entre a estação de Coimbra e os Despachos Centrais de Figueiró dos Vinhos e Pedrógão Grande.

*193.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem* — (em vigor desde 15-6-954) — Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação de Celorico da Beira e os Despachos Centrais de Trancoso e Meda.

*199.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem* — (em vigor desde 1-7-954) — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Miranda do Corvo e o Despacho Central de Semide.

*227.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem* — (em vigor desde 6-7-954) — Transporte de mercadorias entre a estação de Belmonte-Manteigas e o Despacho Central de Belmonte.

*228.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem* — (em vigor desde 2-7-954) — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Arco de Baulhe e o Despacho Central de Ribeira de Pena.

*229.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem* — (em vigor desde 1-7-954) — Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação de Belmonte-Manteigas e o Despacho Central de Manteigas.

## **Divisão Comercial**

### **Estatística e Estudos**

*Carta Impressa n.º 4* — (21 de Junho de 1954) — Classificação Estatística de Mercadorias.

## **Divisão de Exploração**

### **Instrução Profissional**

*Ordem do Dia n.º 4 591* — (16 de Junho

de 1954) — Distribuição de Prémios ao Pessoal de Estação, de Trens e de Revisão de Bilhetes.

## **Estudos e Aprovisionamentos**

*Instrução n.º 2 591 de 16-6-954* — Levantamento do ramal particular «Valongo-Louzas» situado entre os quilómetros 18,525 e 18,750 da Linha do Douro.

*Instrução n.º 2 592 de 28-6-954* — Sinalização de dois desvios situados, respectivamente, aos quilómetros 62,887 70 e 63,105 85 da Linha da Beira Alta para serviço privativo da Divisão de Via e Obras.

## **Movimento**

*Ordem de Serviço n.º 90* — (de 2-6-954) — sobre a interrupção temporária da via descendente entre Campanhã e Porto, no período das 0, h 10 às 6, h 20 dos dias 7 de Junho a 17 de Julho de 1954.

*Carta Impressa n.º 7* — (de 3-6-954) — sobre o anúncio dos combóios N.ºs 20001-25301 e 25302-20002, entre Campolide-Bragança-Campolide, nos dias 8 e 14-6-954.

*11.º Aditamento à Circular n.º 869* — (de 12-6-954) — sobre o transporte de remessas em vagões fechados a cadeado.

*2.º Aditamento à Circular n.º 1.100* — (de 3-6-954) — Validade de alvarás de licença de circulação de vagões particulares.

## **Divisão de Via e Obras**

### **Divisão**

*Circular de Via n.º 3.452* — (de 9-6-954) — Dá conhecimento de ter sido dispensado um suplementar de via, por ter cometido irregularidades.

*Circular de Via n.º 3.453* — (de 16-6-954) — Dá conhecimento de ter sido dispensado um suplementar de via, por ter cometido irregularidades.

*Instrução de Via n.º 361* — (de 8-7-954) — Transcreve a carta n.º 6.888 da nossa Direcção-Geral, de 4 de Junho findo, sobre a normalização da escrita numérica, fixado oficialmente.



## FESTA FERROVIÁRIA

# EXIBIÇÃO DE UM FILME NO BARREIRO

A festa de confraternização ferroviária promovida pela 6.<sup>a</sup> Circunscrição, no dia 2 de Maio último, como noticiámos, e que reuniu cem agentes das duas Divisões afins—Exploração e Comercial—foi obsequiosamente filmada pelo sr. António Ferreira Alves, amigo pessoal do sr. Alexandre Correia Matias, Chefe da referida Circunscrição. O filme, de cerca de 300 metros, foi projectado em 17 de Julho na tela do Cinema-Teatro (Casa dos Ferroviários), do Barreiro, constituindo a sua apresentação um caso inédito que obteve grande êxito. Entre a numerosa assistência estavam os srs. Engenheiros Júlio José dos Santos, Chefe da Divisão da Exploração; José Alfredo Garcia, da Divisão do Material e Tracção, e Manitto Torres, funcionário superior, aposentado, da Direcção Geral dos Transportes Terrestres. Assistiram também muitas senhoras. O ambiente era de distinção. E o facto de o espectáculo—cujo programa incluía outros filmes, alguns cedidos graciosamente pela empresa do Cinema-Teatro e outros pelo sr. António Ferreira Alves—ser de homenagem ao Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste, motivou a presença dos pupilos desta instituição, o que deu à sessão uma nota álaçre, ao mesmo tempo que sugeriu este acto beneficente: todos os presentes ofereceram voluntariamente ao Instituto donativos que excederam três mil escudos.

O sr. Alexandre Correia Matias foi o organizador. Trabalhou, juntou às suas incansáveis diligências a colaboração de outros,

que viram no entusiasmo do chefe um impulso irresistível. E esta coisa que parecia destinada a fracasso—apresentar um filme de amator de um acontecimento em que não houve artistas nem lições estudadas—apareceu bela e surpreendente. Quando muitos dos presentes se reviram na tela como num espelho cristalino, romperam o silêncio com exclamações que pareciam dizer: estamos a viver segunda vez a «6.<sup>a</sup> Festa Ferroviária»! E agora com um sorriso. Porque da outra vez o sorriso fizera-se digressão e depois almoço.

Os discursos gravados foram ouvidos com muita atenção e o comentário musical do filme impressionou pela exactidão e equilíbrio. E, no entanto, em 2 de Maio, dia da festa filmada, o céu estava nublado e não havia, entre os ferroviários confraternizantes e a chuva que chegou a cair, aquela relação ou harmonia em que devia inspirar-se a música alegre que ouvimos... Só um realizador como o sr. António Ferreira Alves poderia vencer as dificuldades do tempo e dispor a fotografia para nela deixar gravado o que a tornou mais bela e fez esquecer a chuva que caíra... Muito bem.

Sentiu-se neste forte ambiente de simpatia um espírito elevado, que correspondeu ao máximo que podia esperar-se, decorrendo a sessão naquele jeito de expectativa e respeitador acolhimento que traduz interesse e disciplina. Não há dúvida: a «6.<sup>a</sup> Festa Ferroviária» fez-se transportar para a tela num bom «salão»; tudo à tabela; e, no fim, flores e palmas... 23



# Entraram em serviço na linha do Oeste as novas automotoras «Diesel» eléctricas

Com o fim de melhorar os seus serviços, a C. P. adquiriu ultimamente, na Holanda, 35 automotoras «Diesel» eléctricas, com uma potência de 400 cavalos, sendo 25 destinadas à via larga e 10 à via estreita.

A lotação das primeiras é de 24 lugares de 1.<sup>a</sup> classe e de 50 de 3.<sup>a</sup> e a das segundas de 12 de 1.<sup>a</sup> classe e 32 de 3.<sup>a</sup>, tendo ainda compartimentos para bagagens.

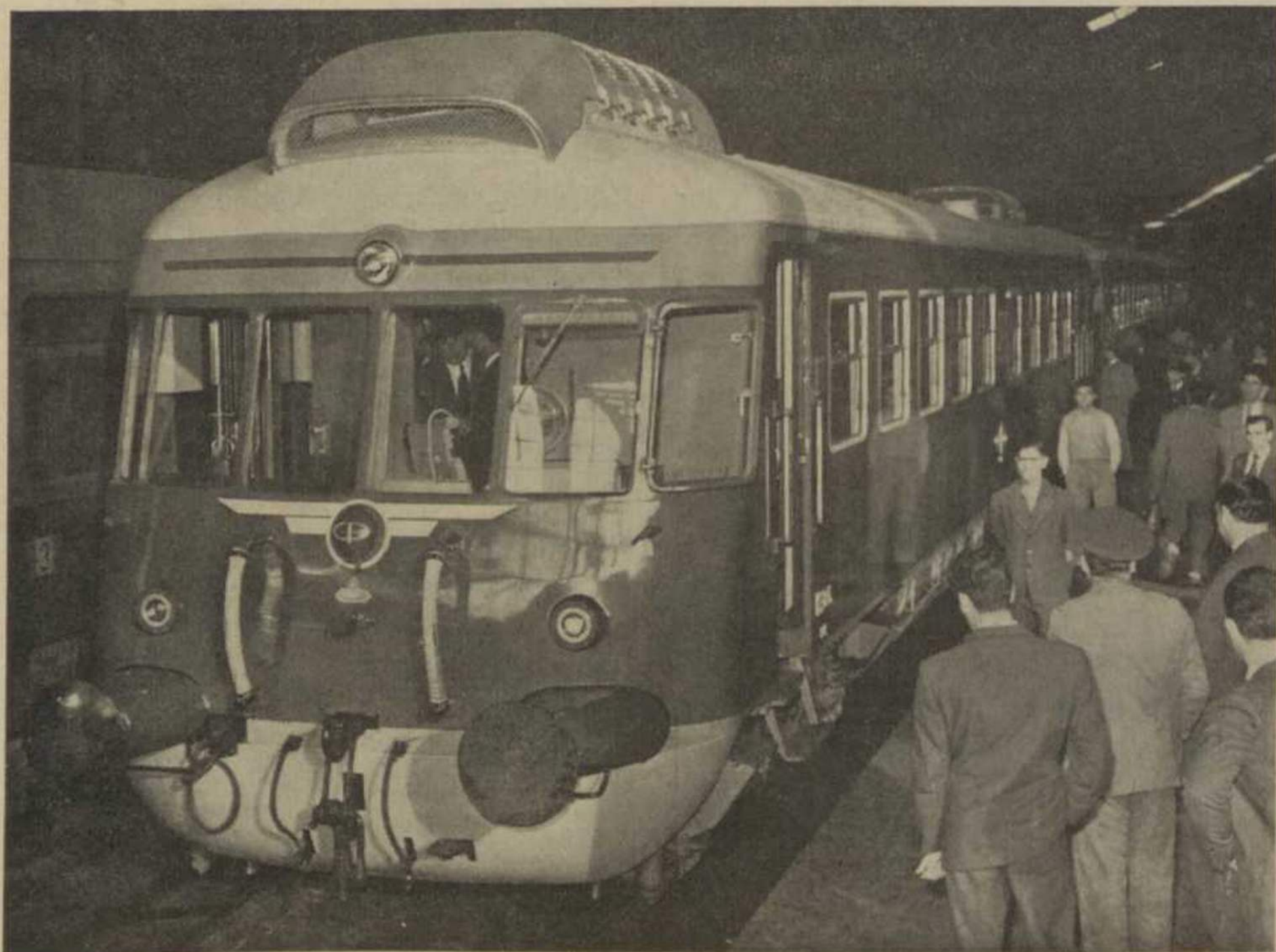
Foram também adquiridos 20 reboques, 12 para via larga e 8 para via estreita, tendo os primeiros 106 lugares de 3.<sup>a</sup> e os segundos 68 da mesma classe.

As novas automotoras entraram em ser-

viço no dia 21 de Agosto, na linha do Oeste, tendo partido a primeira, com o n.º 4013, da estação do Rossio às 17-30.

No dia 19 do mesmo mês, efectuou-se uma viagem de experiência com duas motoras e um reboque, que circularam entre as estações do Rossio e Torres Vedras, conduzindo como passageiros os srs. Ministro das Comunicações, Presidente do Conselho da Administração da C. P., alguns administradores, Director Geral, Secretário Geral e vários funcionários superiores.

A experiência demonstrou as boas condições para o serviço das novas locomotoras,



As automotoras na estação do Rossio na ocasião da partida para a experiência



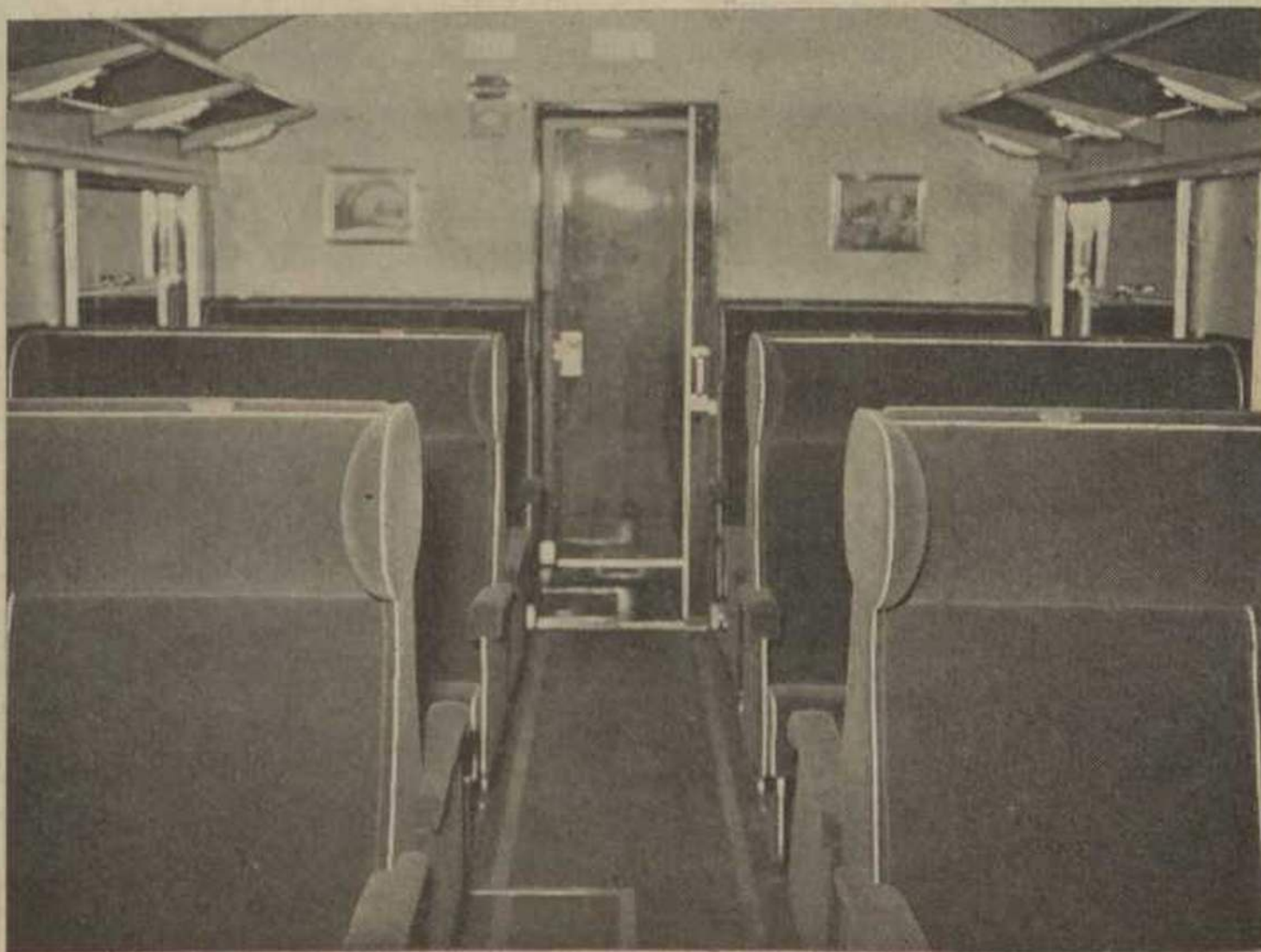


Interior da parte destinada à 3.ª classe

que oferecem excelente conforto para os passageiros.

Com a aquisição destas novas automotoras e dos 20 reboques, a C. P., que tem vin-

do realizando uma notável obra de renovação do seu material, melhorou os serviços da linha do Oeste, pondo à disposição dos passageiros magníficas carruagens.



Interior da parte destinada à 1.ª classe



# DESPEDIDAS — E — AGRADECIMENTOS

Encontrando-me completamente restabelecido da grave enfermidade que, durante cerca de dois anos, me teve internado nos Hospitais dos Capuchos e do Desterro, onde fui submetido a onze operações, quero publicamente agradecer aos Ex.<sup>mos</sup> Srs. Drs. Jorge Silva Araújo, Paulo Benevides, Sérgio Sabino Ferreira, Carlos Pinto Coelho, João Vieira Lisboa, Quírio Gomes e Mota Capitão pela maneira carinhosa, atenta e dedicada como sempre me trataram.

Igualmente quero agradecer ao pessoal de enfermagem dos referidos Hospitais, em especial aos Srs. Vitorino Baptista de Carvalho, José João Lopes, João Frazão Louro, Fernando Borges, Mário Pereira, Carlos Pereira Fernandes, Manuel da Cruz Adriano e Abel Silvestre.

Para os Hospitais Cíveis de Lisboa, na pessoa do Ex.<sup>mo</sup> Sr. Enfermeiro-Mor, aqui deixo também a expressão do meu profundo e eterno reconhecimento.

Não posso esquecer, finalmente, o espírito de sacrifício e humanidade que manifestaram, dando-me o seu sangue, os meus queridos amigos e companheiros ferroviários José Francisco Sabino, João da Cruz Cebola, Pedro

Onório Pessanha de Mendonça, Francisco Mendes Cristina, Manuel Baptista Madeira e Armando Joaquim, para os quais vai também a minha eterna gratidão.

Por último, os meus melhores agradecimentos a todas as pessoas, colegas e amigos que, de qualquer modo, por mim se interessaram enquanto estive doente.

*José Soares*

*Chefe de secção da Divisão do Material e Tracção — Barreiro*

Tendo passado à situação de reforma a partir de 1 de Junho próximo passado, venho, por intermédio do «Boletim da C. P.», despedir-me de todos os superiores, colegas e subordinados, agradecendo as atenções que me dispensaram, a franca e leal camaradagem que sempre encontrei e a forma como fui distinguido durante a minha longa carreira de ferroviário.

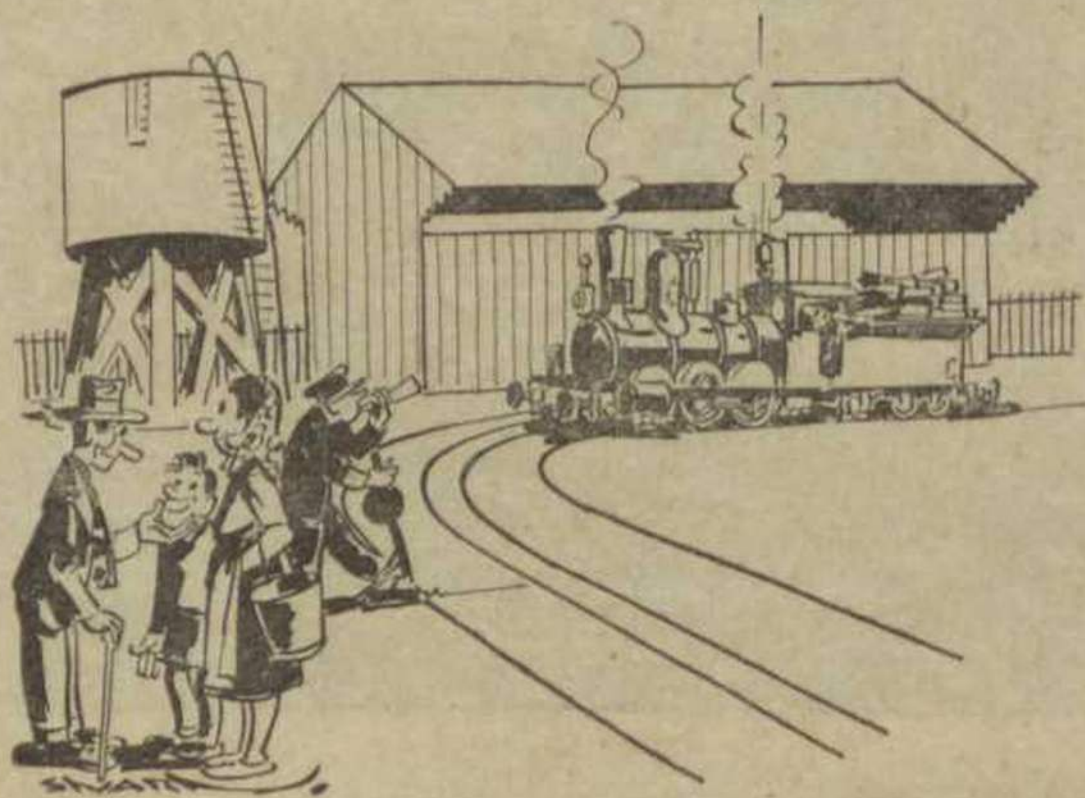
*João Belo*  
*Fiscal de trens*

## Colecção do «Boletim da C. P.»

Vende-se uma colecção do «Boletim da C. P.», desde os anos de 1929 a 1952, com encadernação anual dos exemplares referentes aos anos de 1929 a 1949.

Tratar com a Administração do «Boletim da C. P.» — Santa Apolónia — Lisboa.

# B O M H U M O R



( ) ( ) ( )

VOCACÕES... — Toda a coisa dele é ser maquinista, e não calcula o senhor a jeiteira que tem... Até já sabe puxar pelo cordel do apito!...

( ) ( ) ( )



# PESSOAL

## AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



*Joaquim Santos Lopes* — Contramestre de 1.ª cl. do Serviço de Obras Metálicas (Régua). Elogiado pela Divisão pela prontidão com que, no dia 20 de Abril pp.º, tomou providências tendentes à substituição das barretas de uma das juntas dos carris, que encontrou partidas ao km 0.500-Minho, tendo tomado ainda a iniciativa da paragem do comboio n.º 6901, que passou

depois no local com precaução.

*Carlos Salinas Caldeira de Mendanha* — Chefe de Secção do Serviço de Conservação (C. Duque, 20 — Lisboa). Louvado pela Divisão (ao apresentar o seu pedido de reforma), pela colaboração prestada e lealdade e correcção evidenciadas ao longo dos seus 41 anos de serviço.



*Maria de Oliveira Soares Rodrigues* — Servente suplementar da estação de Lisboa R., n.º 18 595, encontrou, no dia 8 de Junho findo, um anel de ouro com uma pedra, no valor de 200\$00, que imediatamente entregou ao seu chefe.

*José Marques Pires* — Servente de escritório da 6.ª Secção (Castelo Branco). Louvado pela Divisão por, no dia 14 de Março pp.º, ao notar uma forte pancada na carruagem do comboio n.º 3 121, em que viajava, e na suposição de que se tratava de um carril partido, ter dado conhecimento do facto ao chefe da estação de Lardosa, permitindo assim que, ao verificar-se a fractura do carril, se fizesse a sua substituição.



*José de Oliveira* — Factor de 2.ª classe da estação de Lisboa T. P. n.º 13 409, encontrou no dia 25 de Setembro do ano findo, no postigo da bilheteira n.º 1, uma carteira contendo, entre vários documentos, a importância de 1 720\$00, que prontamente entregou ao seu chefe.

*José Monteiro* — Operário de 3.ª cls., (estofador), das Oficinas Gerais de Campanhã. — Quando no dia 10 de Maio último procedia ao serviço de limpeza do escritório das Oficinas da Circunscrição, encontrou, abandonado no lavatório, um anel de ouro no valor de 350\$00, que prontamente entregou ao legítimo dono.



## AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



*António Augusto de Ascensão Silva* — Admitido como malhador auxiliar em 4-5 908. Depois de ter transitado por diversas categorias, foi promovido a operário de 2.ª cls. em 1-1-952.

*Joaquim Fernandes Garcia* — Fiel de cais de 1.ª classe de Gaia. Admitido como praticante em 25 de Julho de 1914, foi nomeado aspirante em 1 de Janeiro de 1916. Depois de transitar por outras categorias, passou a fiel de cais de 2.ª classe em 10 de Fevereiro de 1928 e foi promovido a fiel de cais de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1948.





## REFORMAS

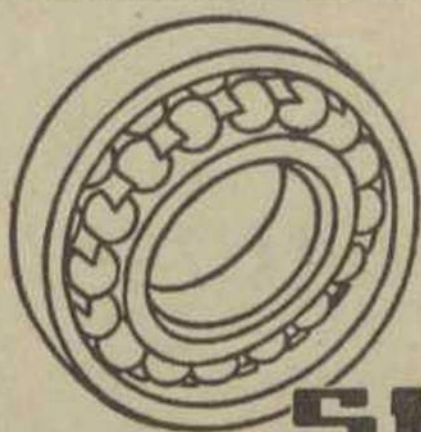
**Abastecimentos** — *José de Oliveira* — Fiel de 1.<sup>a</sup> classe do Armazém de Louzado.

**Comercial** — *Abel Jaime Leite Pinto* — Inspector principal do Serviço de Turismo e Publicidade.  
*Amadeu Cândido Dinis de Barros* — Chefe de repartição do Serviço de Fiscalização das Receitas.  
*Maria Louro* — Escriturária de 2.<sup>a</sup> classe de Lisboa-R.

**Exploração** — *Florêncio José Fernandes* — Carregador de Pedras Salgadas.  
*José Rodrigues Gabão* — Inspector principal adjunto da 2.<sup>a</sup> Circunscrição (Régua).  
*Raúl Armando Pimenta de Carvalho* — Chefe de secção do Serviço do Movimento.  
*Álvaro Flalho Gouveia* — Empregado de 1.<sup>a</sup> classe do Serviço de Estudos e Aprovisionamentos.  
*João Daniel* — Arquivista de 2.<sup>a</sup> classe do Serviço do Movimento.  
*António Cardoso* — Chefe de 1.<sup>a</sup> classe de Régua.  
*António Joaquim Pereira Rezende* — Chefe de 1.<sup>a</sup> classe de Alfarelos.  
*Rodrigo Varela Gusmão* — Chefe de 3.<sup>a</sup> classe de Santiago de Cacém.  
*António Domingos Macau* — Chefe de 3.<sup>a</sup> classe de Torre da Gadanha.  
*Mário Manchego Lavadião* — Chefe de 3.<sup>a</sup> classe de Palmela.  
*Manuel Rodrigues Carrusca* — Chefe de 3.<sup>a</sup> classe de S. Marcos.  
*Armando Lourenço* — Factor de 1.<sup>a</sup> classe de Guarda.  
*Constantino Paulo Maia Rebelo* — Factor de 1.<sup>a</sup> classe de Olivais.  
*Américo Baptista Murteira* — Factor de 1.<sup>a</sup> classe de Abela.  
*Roberto Lucas de Freitas* — Telegrafista principal de Viana do Castelo.  
*Manuel Martins Mealha Júnior* — Fiel de cais de 2.<sup>a</sup> classe de Barreiro.  
*Manuel Soares Torres* — Condutor principal de Campanhã.  
*Aníbal Pereira de Araújo* — Condutor de 1.<sup>a</sup> classe de Campanhã.  
*Benjamim da Silva Dias* — Capataz de manobras de 2.<sup>a</sup> classe de Lisboa-P.  
*Joaquim Paulo* — Agulheiro de 1.<sup>a</sup> classe de Entroncamento.  
*João Vieira Santiago* — Agulheiro de 3.<sup>a</sup> classe de Montijo.  
*Joaquim Ramos* — Agulheiro de 3.<sup>a</sup> classe de Tortozendo.  
*José Simões* — Agulheiro de 3.<sup>a</sup> classe de Coimbra.  
*António dos Santos* — Engatador de Lisboa-P.  
*Eduardo Nunes da Silva Leitão* — Guarda da estação de Bombarral.  
*Julião dos Santos* — Guarda de estação de Lisboa-R.  
*Sebastião Correia* — Guarda de estação de Régua.  
*João Teixeira* — Carregador de Régua.  
*Joaquim Marinho de Carvalho* — Carregador de Caíde.  
*Manuel Domingos Dias* — Carregador de Sarnadas.  
*Manuel Cabelo Peralta* — Carregador de Coimbra-B.  
*Francisco Ferreira* — Carregador de Sabugo.  
*José Júlio Gouveia* — Inspector adjunto da 1.<sup>a</sup> Circunscrição (Campanhã).  
*Cândido Fortuna* — Subinspector da 26.<sup>a</sup> Secção (Évora).  
*Vitória Carolina Rosa e Silva Barros Henriques* — Escriturária de 1.<sup>a</sup> classe dos Serviços Gerais.  
*José Augusto Martins Seabra* — Chefe de 3.<sup>a</sup> classe de Santana-Ferreira.  
*José Marques Cardoso* — Chefe de 3.<sup>a</sup> classe de Olivais.  
*António Alves Teixeira* — Factor de 1.<sup>a</sup> classe de Campanhã.  
*António da Costa* — Factor de 2.<sup>a</sup> classe de Coimbra.  
*José Augusto Abreu* — Fiel de cais de 1.<sup>a</sup> classe de Campolide.  
*João Belo* — Fiscal do pessoal de trens de Lisboa.  
*José Pereira* — Condutor de 1.<sup>a</sup> classe de Entroncamento.  
*Marçal da Silva Arrojado* — Condutor de 1.<sup>a</sup> classe de Campanhã.  
*Manuel da Costa* — Guarda-freios de 1.<sup>a</sup> classe de Entroncamento.  
*Porfírio Rodrigues Cozinheiro* — Guarda-freios de 2.<sup>a</sup> classe de Alfarelos.  
*António da Silva* — Agulheiro de cabina de Lisboa-R.  
*Pedro Maria* — Agulheiro de 1.<sup>a</sup> classe de Portimão.  
*António Ildefonso* — Agulheiro de 1.<sup>a</sup> classe de Barreiro.  
*Gil Maria* — Agulheiro de 1.<sup>a</sup> classe de Lisboa P.  
*Joaquim Campos* — Agulheiro de 2.<sup>a</sup> classe de Alcântara-Terra.  
*João Luís* — Agulheiro de 3.<sup>a</sup> classe de S. Bartolomeu.  
*João Ferreira Duque* — Agulheiro de 3.<sup>a</sup> classe de Soure.  
*Alberto Afonso* — Condutor de elevadores de Lisboa-R.  
*Joaquim Abel Mendes* — Guarda de estação de Lisboa-Rego.  
*António Pinto Moreira* — Carregador de Campanhã.

## NOMEAÇÕES





**SKF**

## **ROLAMENTOS CHUMACEIRAS**

**LISBOA  
PORTO**

PRAÇA DA ALEGRIA 66-A  
Telef. 33995 - 34223

AV. DOS ALIADOS 150-152  
Telef. 29776 - 29777

PRESTA UM BOM SERVIÇO A O. P.

RECOMENDANDO AS PESSOAS

DAS SUAS RELAÇÕES OS:

— **BILHETES DE FAMÍLIA**

— **BILHETES FIM DE SEMANA**

— **BILHETES DE VERANEIO**

— **BILHETES QUILOMÉTRICOS**

# *Sumário*

O Problema da Índia Portuguesa

A Índia Portuguesa, por João Bispo

Ferrovíarios que marcharam para a Índia em  
defesa da Pátria

Linhas férreas portuguesas

Rio Meão

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

Ainda o XII concurso de Estações floridas

Lá por fora...

Perguntas e Respostas

Para a História: Caminhos de Ferro Portugueses

A Modernização do Caminho de Ferro

Regulamentação dispersa

Festa Ferroviária: Exibição de um filme no Bar-  
reiro

Entraram em serviço na linha do Oeste as novas  
automotoras «Diesel» eléctricas

Despedidas e Agradecimentos

Bom humor

Pessoal



NA CAPA — O Monumento a «Afonso  
de Albuquerque», inau-  
gurado, em Lisboa, em  
3 de Outubro de 1902



Senhores funcionários da C. P.  
e da Sociedade Estoril

Sempre que estejam interessados em  
adquirir

### **OCULOS OU LENTES**

devem preferir a nossa casa porque:

- Apresentamos o maior e mais variado sortido de **Armações em massa e metal.**
- Possuímos o maior stock de lentes brancas e de cor, bem como de lentes de 2 focos para ver de longe e perto.
- **Fazemos os descontos máximos** que outras casas lhes oferecem.
- Garantimos todo o nosso trabalho, com assistência técnica permanente e gratuita.


**OCULISTA DE LISBOA, L.<sup>DA</sup>**  
RUA DA MADALENA, 182-B (Frente à R. Santa Justa)



O MAIS RESISTENTE  
ENTRE OS RESISTENTES

**Manuel Alves  
Ribeiro  
FIÃES**





*marcha suave  
... e veloz*

Os modernos combóios de todo o mundo, são construídos de forma a proporcionarem a quem viaja, melhores condições de conforto e deslocações mais velozes. Quer os combustíveis como os lubrificantes têm parte activa no bom funcionamento das novas locomotivas, não sendo portanto de admirar os cuidados com que os laboratórios do Grupo SHELL têm acompanhado o progresso ferroviário dos nossos dias, criando cada vez melhores combustíveis e lubrificantes.

**SHELL COMPANY OF PORTUGAL, LIMITED**

