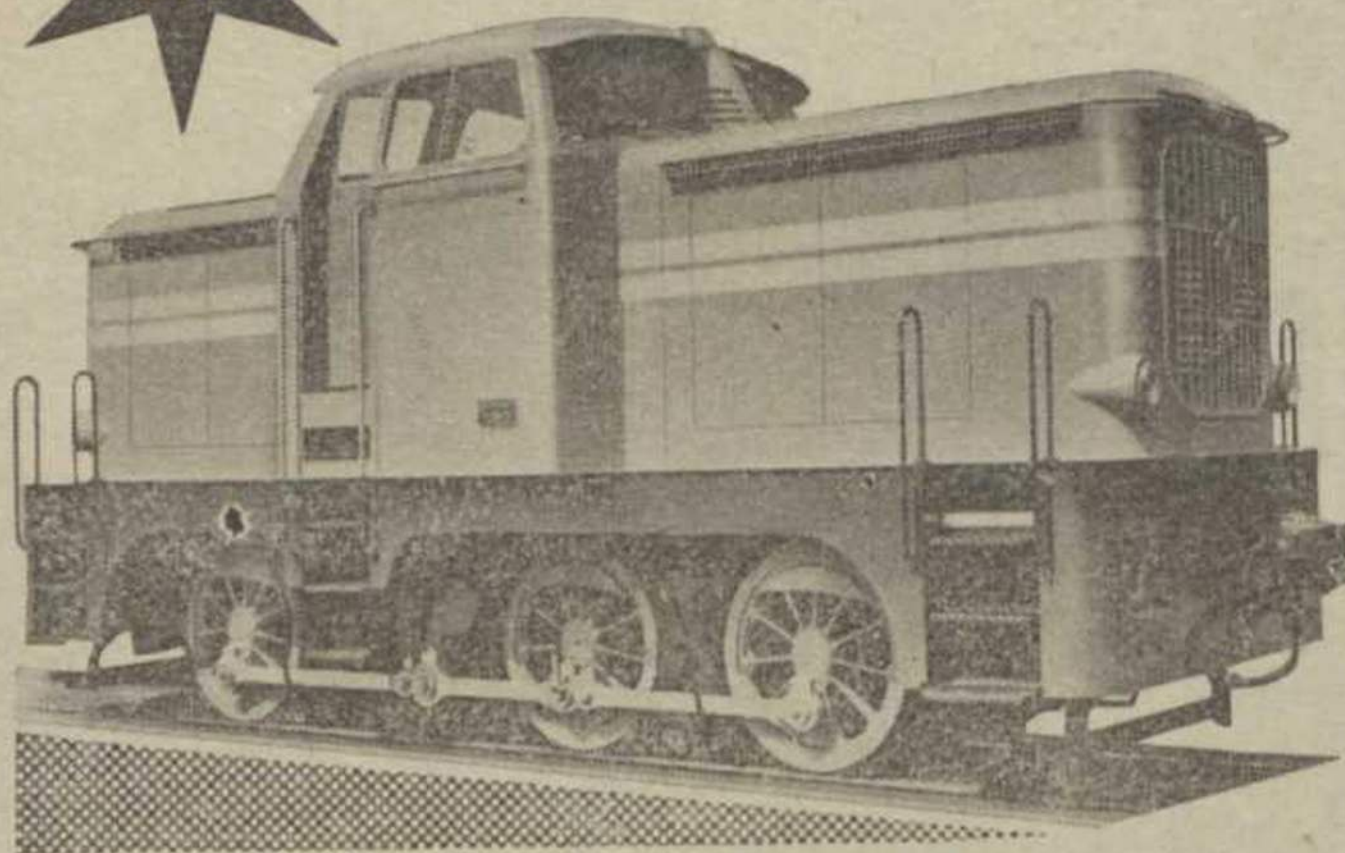




BOLETIM DA C.P.



HENSCHEL



Locomotiva Diesel-hidráulica 0-6-0 HENSCHEL, tipo DH 360. Pêso em ordem de marcha cerca de 40 toneladas; máximo esforço de tracção dentro do regime de velocidades de 0-30 kms/h-12 000 kgs; velocidade máxima 60 kms h.

No domínio das locomotivas diesel-hidráulicas desenvolveu a HENSCHEL uma série de tipos para serviço de manobras e em plena linha com potências compreendidas entre cerca de 100 e 800 HP, obedecendo aos reconhecimentos mais recentes da técnica. Digno de menção especial é a cabina, situada no meio da caixa, proporcionando ótima visibilidade em todos os sentidos, bem como a escolha e a disposição dos 'dispositivos' de manobra e controle, assegurando um serviço económico e de absoluta segurança.

HENSCHEL & SOHN - KASSEL REPRESENTANTE: **CARLOS EMPIS** - RUA DE S. JULIAO, 23 - LISBOA

Empresa Geral de Transportes

S. A. R. L.

TRANSPORTES NACIONAIS E INTERNACIONAIS * SERVIÇOS AUXILIARES
DO CAMINHO DE FERRO * RECOLHA E ENTREGA DE MERCADORIAS
E BAGAGENS AO DOMICILIO * SERVIÇO DE PORTA À PORTA
EM CONTENTORES * ARMAZENAGEM DE MERCADORIAS

AGENTES DE TURISMO

AGENTES DE NAVEGAÇÃO

Rua do Arsenal, 124 e 146

Telefs. 3 2151/54 e 3 2261/64

LISBOA

Rua Mousinho da Silveira, 30

Telefs. 25938/39

PORTO

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

EDITOR: ANTÓNIO MONTÊS

ADMINISTRAÇÃO

Largo dos Caminhos de Ferro
— Estação de Santa Apolónia

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

CENTENÁRIO DOS CAMINHOS DE FERRO DA NORUEGA



O nosso Boletim, no n.º 301, de Julho, associou-se ao Centenário dos Caminhos de Ferro da Noruega publicando, na capa, a reprodução do cartaz comemorativo da introdução, naquele país, dos transportes ferroviários.

Hoje, temos o prazer de publicar, ilustrando um artigo, três excelentes fotografuras. A desta página reproduz uma formosa paisagem norueguesa, sulcada pelo ramal de Flåm, da linha do Caminho de Ferro de Oslo-Bergen.



Os Caminhos de Ferro do Estado Norueguês celebram este ano o seu centenário. Um comboio comemorativo, com pessoal trajando à época, tem visitado várias regiões da Noruega. Este comboio fez em 1 de Setembro a sua entrada em Oslo, onde se realizaram vários festejos.

Em 1854, quando foi aberto ao tráfego o primeiro troço de caminho de ferro entre a capital norueguesa e a pequena cidade de Eidsvoll, só havia na Noruega 68 quilómetros de via férrea. Hoje, a rede dos caminhos de ferro noruegueses abrange 4 405 quilómetros de via.

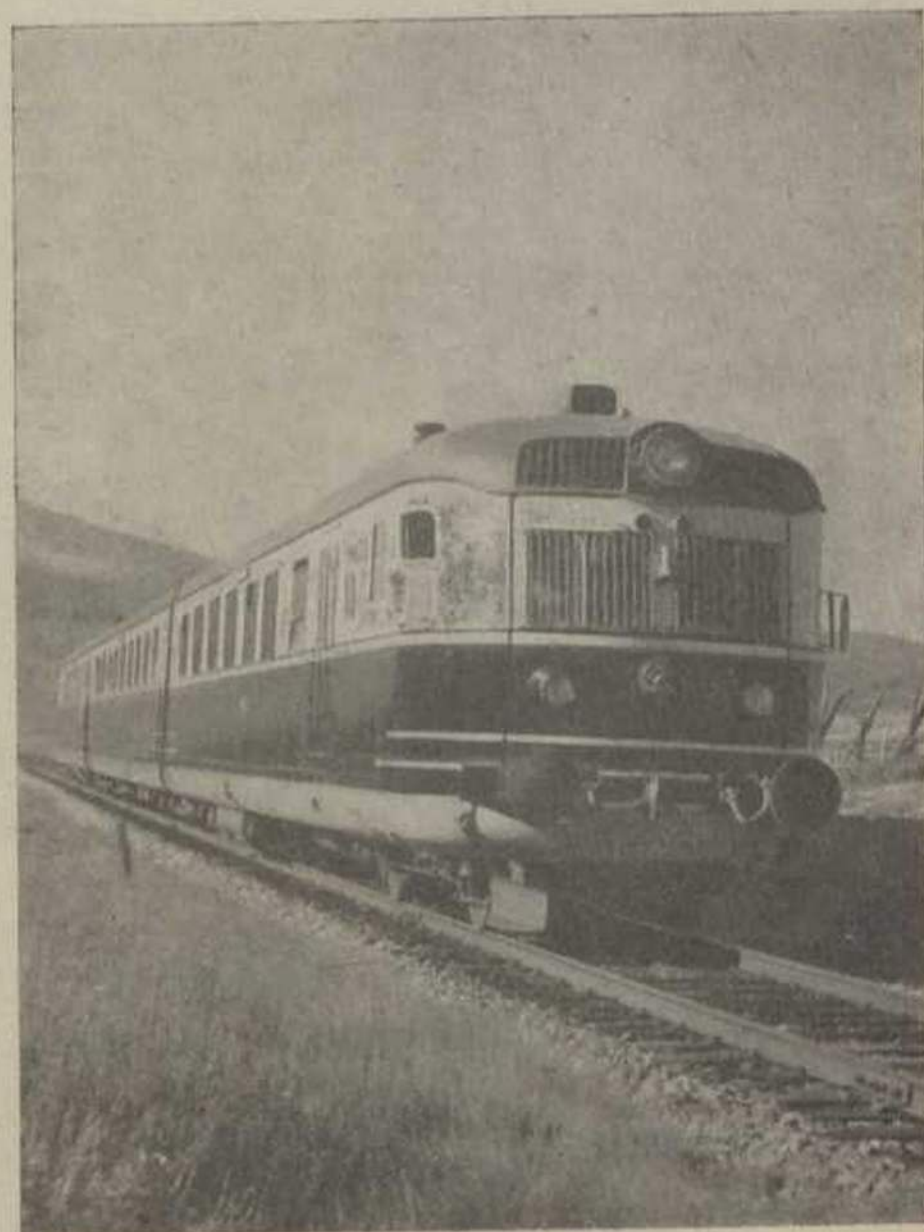
A construção do primeiro caminho de ferro norueguês foi confiada ao inglês Robert Stephenson, filho do célebre George Stephenson, que foi um dos inventores da locomotiva e que construiu o primeiro caminho de ferro do Mundo, entre Stockton e Darlington.

Robert Stephenson trouxe consigo um grupo de engenheiros e técnicos ingleses, cuja missão consistia não só em ajudar os noruegueses a construir a sua primeira linha férrea, mas também em ensiná-los a pô-la em exploração.

A mais antiga locomotiva da Noruega, a «Caroline», de construção inglesa, veio para a Noruega com o seu condutor, um tal William Graham, que se fixou na Noruega e ali

constituiu família. Seu filho, William J. Graham, seguiu-lhe as pisadas como maquinista dos caminhos de ferro noruegueses e ainda hoje é vivo, felizmente. Tem 81 anos e está aposentado. O filho deste, Rolf Graham, neto, portanto, do primeiro William Graham, é também maquinista e conduz diariamente a sua locomotiva eléctrica na mesma linha em que seu avô, durante muitos anos, conduziu a venerável locomotiva a vapor «Caroline». Esta funciona ainda, em ocasiões festivas, como agora nas comemorações do Centenário, em que foi organizada uma exposição dos caminhos de ferro, para onde a «Caroline», conduzida por Rolf Graham, reboca um comboio que transporta os visitantes desde uma pequena estação construída em frente do edifício da Câmara Municipal de Oslo. Este comboio é composto com carruagens dos tempos antigos.

No dia em que se iniciaram em Oslo as festas do Centenário dos caminhos de ferro noruegueses, foram colocadas flores na campa do primeiro William Graham, estando presentes seu filho e seu neto. Também foram colocadas flores junto da lápide que na estação central de Oslo recorda os ferroviários noruegueses que caíram na guerra. Seguiu-se uma sessão comemorativa, na Câmara Municipal, em que estava presente o Rei Haakon e o Príncipe Real Olavo, e bem assim grande número de destacados convidados nacionais e estrangeiros.



Nova sinalização das passagens de nível

da Estação da Amadora e do km 9,612 — Oeste

Pelo Inspector Técnico RAÚL JOSÉ VIEGAS



Passagem de nível da Amadora

número pelos postigos daquelas barreiras. Mas também é de grande utilidade para os condutores de veículos, apesar da existência de cancelas, que são fechadas com a devida antecedência e estão conjugadas com um aviso sonoro enquanto se encontram em movimento.

No gabinete do chefe da estação encontra-se instalado um quadro de vigilância com indicações luminosas, que acusam a passagem em Queluz dos comboios descendentes e em Damaia a passagem dos ascendentes.

Estes aparelhos foram construídos nas oficinas das Telecomunicações e Sinalização da Exploração (Cruz da Pedra).

Oxalá que os cuidados da C. P. não resultem improfícuos, porquanto, a falta de atenção do Público é tanta, que, como se pode ver numa das gravuras, os transeuntes chegam a estar conversando despreocupadamente entre as barreiras e em plena via sem se aperceberem sequer do perigo que correm.



Passagem de nível do km. 9,612 «Porcalhota»

Entrou em serviço definitivo, no dia 8 de Março último, nas passagens de nível da estação de Amadora e do km 9,612 da linha de Oeste (antiga P. N. da Porcalhota), um novo dispositivo de sinalização automática.

O novo sistema em serviço compõe-se de sinais sonoros e luminosos, destinados a chamar a atenção do Público para a circulação dos comboios, sinais que estão dispostos como se vê nas gravuras que acompanham esta notícia.

Todos os sinais são accionados a distâncias pelos próprios comboios que se aproximam e são automaticamente anulados logo que os mesmos comboios atravessam as passagens de nível.

A P. N. da Amadora está equipada com mais uma campainha e mais uma lâmpada do que a P. N. ao km 9,612.

Estes sinais a mais são para avisar da aproximação dos comboios que entram pela linha central (de resguardo) da estação.

A nova sinalização destina-se especialmente aos peões, que transitam em grande

Homenagens e confraternização de ferroviários

SUBCHEFE JÚLIO GODINHO

Nos salões da Cooperativa Militar realizou-se, no dia 12 de Setembro findo, um almoço de homenagem ao Subchefe de Serviço Sr. Júlio Godinho, por nesse dia ter completado 50 anos de actividade profissional.

Assistiram muitos ferroviários, dos vários Serviços de Material e Tracção, sendo a mesa de honra presidida pelo Sr. Engenheiro D. Francisco de Almeida Mendia, que tinha à direita o homenageado e o Comercialista Sr. Dr. Gonçalves Henriques e à sua esquerda o Chefe de Serviço, Sr. Gabriel Bérard e o Inspector Principal de Tracção, Sr. Joaquim Teixeira.

A Comissão organizadora fez ouvir um discurso gravado, de que damos alguns trechos:

.. E pouco depois, na idade em que todos nós só pensamos em folguedos, ele, que nem quinze anos tinha, iniciou a sua carreira como praticante de escritório naquela localidade, (Entroncamento).

Muito embora de princípio se julgasse com inclinação para conduzir máquinas, como seu pai, enveredou afinal na carreira burocrática.

Vem para Lisboa, para os Serviços Centrais, logo prometendo, pelo seu trabalho, vir a ser um bom funcionário da mecânica contabilística da Divisão de Tracção, como mais tarde o foi, realmente.

Com pequenos intervalos de tempo, ele vai ascendendo nas diversas escalas da sua profissão, muito justamente, dado o zelo e competência que sempre manifestou no cumprimento da missão a que dedicou toda a sua vida.

Compreendido e estimado durante a sua carreira, ascende mais tarde a uma categoria superior — Subchefe de Serviço — por direito próprio.

Mas Júlio Godinho não se mostrou só um bom profissional, mas também um bom amigo. E por isso mesmo, ele conquistou o direito a esta festa de consagração por parte dos seus colegas, que a levaram a efeito sem outro motivo que não fosse confirmar a admiração e a estima que lhe dedicam.

A medalha que lhe vai ser entregue fica a assinalar, para sempre, essa admiração e essa estima pelo dedicado companheiro de trabalho, carácter ímpoluto que hoje, precisamente, conta 50 anos de serviços prestados à Companhia.

Meio século de trabalho para a C. P. e de amizade a tudo que à C. P. respeita — desde os comboios aos papéis das repartições.

Meio século de profunda dedicação ao meio ferroviário, em que nasceu, em que foi criado e em que continua a viver.

Meio século de vida quase inteiramente dada ao meio ferroviário, em que nasceu, em que foi criado e em que continua a viver.

Meio século de vida quase inteiramente dada ao seu caso profissional.

Meio século de amizade aos seus companheiros de trabalho, aos seus subordinados e aos seus superiores — amizade sóbria, mas sólida, firme, íntegra como o seu carácter e a sua alma!

Seguiu-se no uso da palavra o Sr. Engenheiro Mendia, que exprimiu a consideração que o homenageado sempre lhe mereceu, fazendo-lhe depois entrega de uma pasta contendo as assinaturas de todos os presentes, bem como de uma medalha comemorativa do acto.

Falaram depois os Srs. Celestino da Silva, Fausto Queiroz, Santos Pireza, Armando Oliveira e Gabriel Bérard, tendo o primeiro entregue ao Sr. Júlio Godinho uma mensagem e uma salva de prata, oferta do pessoal de escritório das Oficinas de Campanhã, encerrando a série de discursos o homena-

geado, que, bastante comovido, agradeceu a manifestação prestada, sendo no final muito festejado e abraçado por todos os presentes.

A festa terminou com um recital em que colaboraram D. Helena Tavares e os Srs. Silvestre Conde, Júlio Gomes e Américo Ferrador.

INSPECTOR JOSÉ JÚLIO GOUVEIA

A camaradagem entre ferroviários foi sempre um sentimento vivo. A profissão cria laços de amizade que nunca se afrouxam e extinguem, na engrenagem lenta dos dias e dos meses. O tempo, na sua corrida apressada, só destrói os sentimentos efêmeros.

Por motivo da sua passagem à situação de reforma foi o sr. Inspector José Júlio Gouveia homenageado com duas festas de despedida: uma pro-

movida pelos seus colegas da 1.^a Circunscrição da Exploração e a outra pelo pessoal de estação seu subordinado.

O sr. Inspector José Júlio Gouveia em qualquer dessas festas sentiu-se em família e pode agora orgulhar-se de que, afastado do serviço por motivo da sua reforma, continua no entanto a ser estimado e lembrado por colegas e subordinados.



Aspecto da homenagem ao sr. Inspector José Júlio Gouveia, no Palácio, promovida pelo pessoal da estação seu subordinado. Ao fundo, o homenageado junto do sr. Inspector Maciel

ÚLTIMA ESCOLA DE FACTORES DOS CAMINHOS DE FERRO DO MINHO E DOURO



Grupo de componentes da Escola de Factores dos C. de F. do Minho e Douro

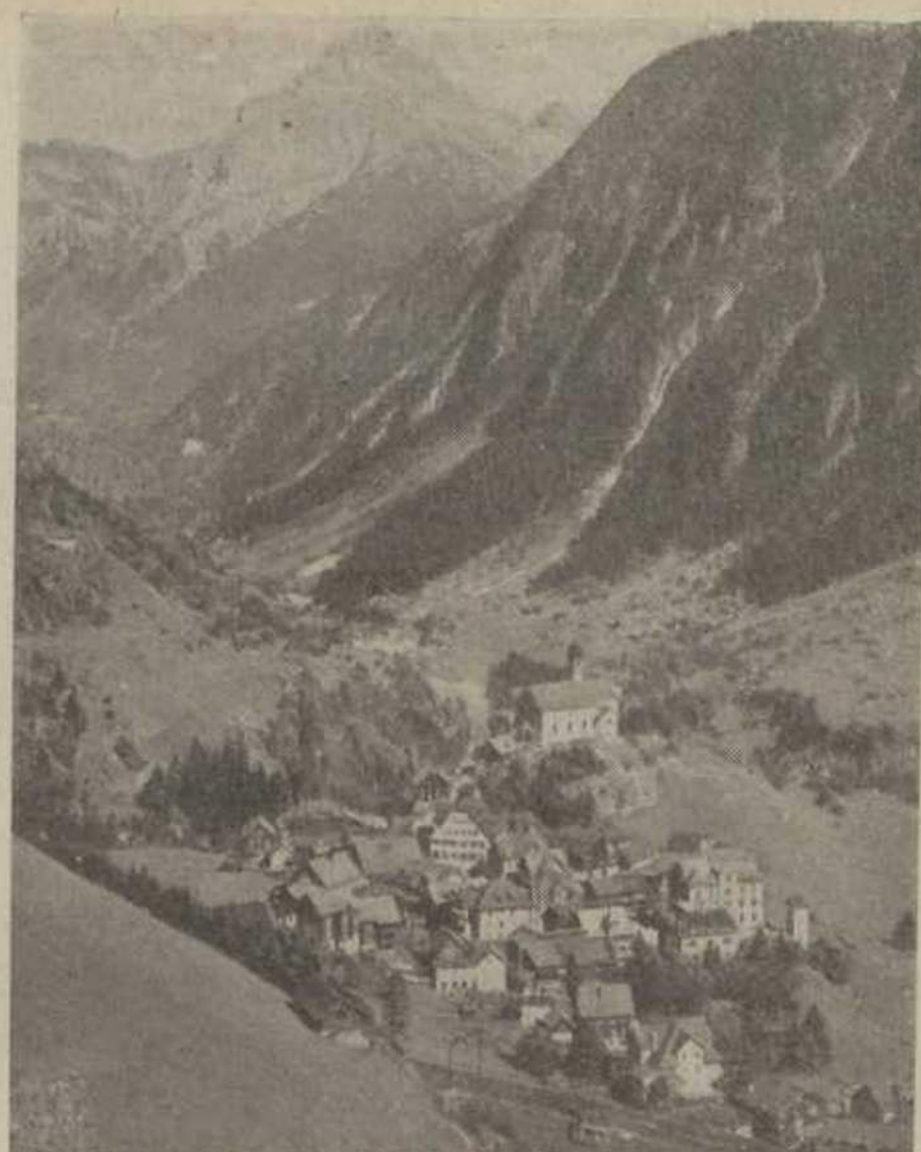
No passado dia 8 de Agosto reuniram-se, num restaurante do Porto, os componentes da última Escola de Factores dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, alguns dos quais se fizeram acompanhar de senhoras de família.

Presidiu ao repasto o N.º 1 desse curso que, aos brindes, aludiu ao significado da festa, dissertando seguidamente sobre o valor do caminho de ferro, como animador do comércio e da indústria, estimulador da agricultura e defensor das ciências e das

artes, e terminando por prestar homenagem aos homens que lançaram à terra as paralelas de aço sobre travessas de madeira, em todas as direcções e em todos os continentes — os caminhos de ferro, que são os caminhos do mundo.

Outros oradores recordaram as antigas escolas de factores e fizeram afirmações de fé, incitando ao brio e à união, à disciplina e ao desejo de bem servir e bem cumprir. Para fechar, os participantes da festa pou-saram para o *Boletim da C. P.*.





SUIÇA — A povoação de Wassen na linha do Gothard

A S U Í Ç A

e as suas vias de comunicação

A Suíça é o coração da Europa. A sua posição geográfica destinava-a para a função de placa giratória internacional onde se cruzam não só as vias férreas mas também as linhas aéreas que ligam as diversas capitais europeias. A Suíça, por essa circunstância, é uma verdadeira encruzilhada da Europa.

A Suíça, cónscia do seu papel e da importância da sua situação geográfica, dotou o país dum rede modelar de transportes, capaz de satisfazer todas as exigências do tráfego nacional e internacional. E a Suíça que, em 1847, ao construir a sua primeira linha férrea, que media apenas 22 quilómetros, empreendeu, ao longo de três gerações, uma obra gigantesca, cuja realização exigiu um considerável somatório de esforços para se vencer a entrega acidentada de terreno. De lés a lés, construíram-se obras de arte, abriram-se tú-

neis, lançaram-se pontes. Graças aos Caminhos de Ferro Suíços, as viagens, antigamente penosas, transformaram-se em verdadeiras fontes de prazer para o turista.

O turismo suíço tem no caminho de ferro o seu grande colaborador. Graças ao caminho de ferro de cremalheira, o viajante pode subir, confortavelmente instalado, até uma altitude de 3500 metros e de aí gozar o espectáculo inesquecível e empolgante das grandes neves eternas.

Para facilitar as deslocações, estudou-se um sistema de tarifas, com várias categorias de bilhetes a preços reduzidos, que permitem realizar passeios agradabilíssimos, reunindo, num mesmo bilhete de férias, percursos em caminho de ferro de planície e montanha, funiculares, teleféricos, travessias de barco e trajectos em carro postal pelas principais regiões alpestres.

Além disso, a Suíça está dotada de magnífica rede de estradas, que a engenharia civil construiu vencendo dificuldades sem conta. As vias de comunicação alpestre, de traçado muitas vezes audacioso, envolvem os flancos das montanhas em lacetes sobrepostos e atravessam túneis e viadutos, servindo regiões cujas altitudes vão de 1 200 a 2 400 metros. Alguns troços destas vias estão abertos à circulação durante todo o ano; outros apenas são praticáveis nos meses de Verão. De entre as principais estradas alpestres que ligam a Suíça à Itália, citaremos, no cantão dos Grisões, os desfiladeiros do Ofen (2 155 metros), da Maloja (1 892 metros), do Splügen (2 117 metros) e, no cantão de Valais, os históricos caminhos de Simplon e do Grande S. Bernardo.

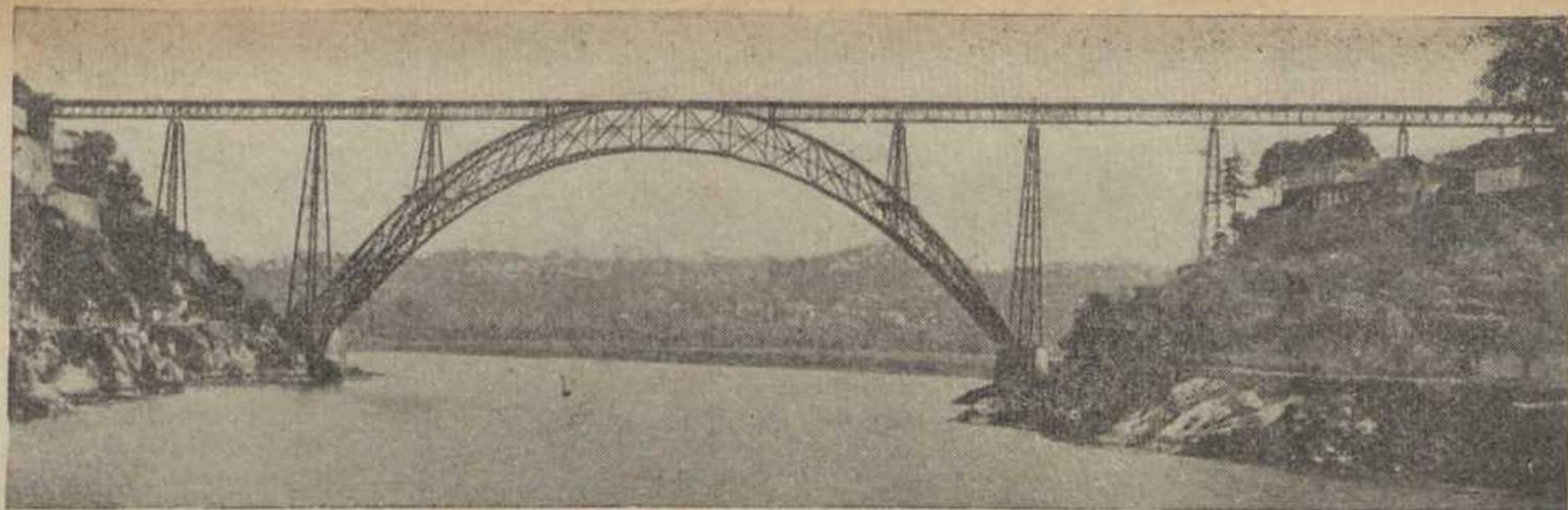
No interior do país outros desfiladeiros asseguram a ligação entre diversos vales alpestres e algumas regiões da Suíça. A mais célebre é, sem dúvida, a estrada do St. Gothard (2 094 metros) que atravessa o maciço do mesmo nome, conhecido por tecto da Europa, e desce depois através do Tessino para a Suíça italiana e a Itália. A última estrada construída é a do Susten, verdadeiro "bou-

levard" alpestre, que vai de Meiringen a Wassen, subindo através duma região pitoresca até uma altitude de 2 224 metros, onde encontra o vale da Reuss, quase à entrada do túnel do St. Gothard.

Antigamente transpunham-se estes desfiladeiros nas velhas diligências que faziam a alegria dos nossos antepassados, numa altura em que o cavalo vapor não substituíra ainda o cavalo de carne e osso, testemunha dessas viagens românticas feitas numa época em que o factor tempo não tinha ainda a importância que adquiriu na era actual do muro de som... Hoje utilizam-se nas carreiras alpestres, exploradas pela Administração dos Correios, autocarros confortáveis, especialmente construídos e equipados com três travões independentes, dos quais um travão-motor de grande eficácia. Estes veículos são submetidos com regularidade a exames minuciosos, que compreendem uma revisão cuidada das peças vitais depois de cada viagem. Os condutores, rigorosamente seleccionados, são instruídos, um por um, no serviço das carreiras alpestres, ficando sujeitos a um apertado regulamento que lhes proíbe o uso do tabaco e das bebidas alcoólicas durante as horas de trabalho.



SUIÇA — O caminho de ferro de montanha da Jungfrau. Ao fundo o «Monch»



Regulamentação dispersa

I — Direcção Geral

5.º Aditamento à Instrução n.º 2 395 — (de 31-7-1964) — Indica a forma de se requisitarem, de futuro, os cartões de identidade. As fotografias devem ser recentes, bem nítidas, não terem estado coladas noutros cartões e serão enviadas já cortadas com as dimensões exactas de 18 milímetros de altura por 26 milímetros de largura.

As requisições para o quinquénio de 1956-60, devem ser feitas até ao dia 31 de Dezembro do corrente ano.

II — Divisão Comercial

A — Tráfego

114.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (em vigor desde 19-7-954) — Transporte de mercadorias entre a estação de Coimbra e os Despachos Centrais de Tapada, São Frutuoso, Chelo, Poiães, Lervão, Gavinhos, Penacova, São Martinho da Cortiça, São Pedro d'Alva e Travanca do Mondego.

230.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (em vigor desde 16-7-954) — Transporte de mercadorias entre a estação de Marvão-Beira e o Despacho Central de Marvão.

231.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem (em vigor desde 12-7-954) — Transporte de mercadorias entre a estação de Castelo

Branco e o Despacho Central de Monforte da Beira.

232.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (em vigor desde 2-8-954) — Transporte de mercadorias entre a estação de Évora e o Despacho Central de Évora.

233.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (em vigor desde 17-8-954) — Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre as estações de Lousã e de Castelo Branco e os Despachos Centrais de Alvares, Farropo, Pampilhosa da Serra, Orvalho e Salgueiro do Campo.

234.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (em vigor desde 17-8-954) — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Coimbra e os Despachos Centrais de Farropo, Pampilhosa da Serra, Orvalho e Salgueiro do Campo.

38.º Aditamento ao Indicador Geral ao serviço que prestam as estações, apeadeiros, etc. — (em vigor desde 1-8-954) — Anuncia a abertura à exploração do apeadeiro de Campo-Serra e estabelece o serviço que presta.

15.º Aditamento aos Quadros das distâncias quilométricas de aplicação nas linhas da Antiga Rede — (em vigor desde 1-8-954) — Atribui distâncias de aplicação ao apeadeiro de Campo-Serra.

9.º *Aditamento ao Indicador Geral dos ramais e cais de serviço particular* — (em vigor desde 24-7-954) — Anuncia: Abertura à exploração do ramal particular «Leça do Bãlio-Pejão».

Anulação do contrato n.º 903, relativo ao ramal particular «Sabugo-Baptista». Transferência dos direitos e obrigações do contrato n.º 883, relativo ao ramal particular «Montijo-Afonso», na parte que respeita a Manuel Francisco Afonso, para a firma M. F. Afonso, L.ª

Aviso ao Público B. n.º 202 — (em vigor desde 1-7-954) — Prevê a aplicação de preços especiais ao transporte, em grande velocidade, de melão e melancia, desde 1 de Julho a 31 de Outubro, em cada ano.

Aviso ao Público B. n.º 203 — (em vigor desde 1-8-954) — Prevê a concessão no preço de transporte de remessas de vagão completo de azeite de oliveira em latas, destinado a exportação, que constituam partidas de, pelo menos, 100 Tons., de bónus igual à diferença entre o preço aplicável a esta mercadoria e o aplicável a azeite em bidões.

3.º *Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem* — (em vigor desde 1-8-954) — Transporte de mercadorias entre a estação de Cuba e os Despachos Centrais de Vila Alva, Vila de Frades, Vidigueira e Portel.

III — Divisão de Exploração

A — Estudos e Aprovisionamentos

1.º *Aditamento à Instrução n.º 2 555* — (de 2-7-954) — Sinalização do apeadeiro de Livramento, na Linha do Sul, e circulação dos Comboios entre Fuzeta e Luz durante o período em que aquele interferir na circulação.

Instrução n.º 2 593 — (de 8-7-954) — Sinalização do apeadeiro do Rio Meão, na Linha do Vouga, e circulação de comboios entre Paços

de Brandão e S. João de Ver, durante o período em que aquele interferir na circulação.

Instrução n.º 2 594 — (de 24-7-954) — Sinalização do ramal particular «Leça do Bãlio-Pejão» ao quilómetro 14,516 52 da Linha de Circunvalação de Leixões.

B — Movimento

Comunicação-Circular n.º 884 — (de 15-7-1954) — Sobre encerados affectos ao transporte de adubos.

Ordem de Serviço n.º 91 — (13-7-1954) — Interrupção da via ascendente entre Porto (S. Bento) e Campanhã, no período compreendido entre as 0-10 e as 6-30 horas dos dias 20 de Julho a 8 de Setembro de 1954 (excepto às segundas-feiras).

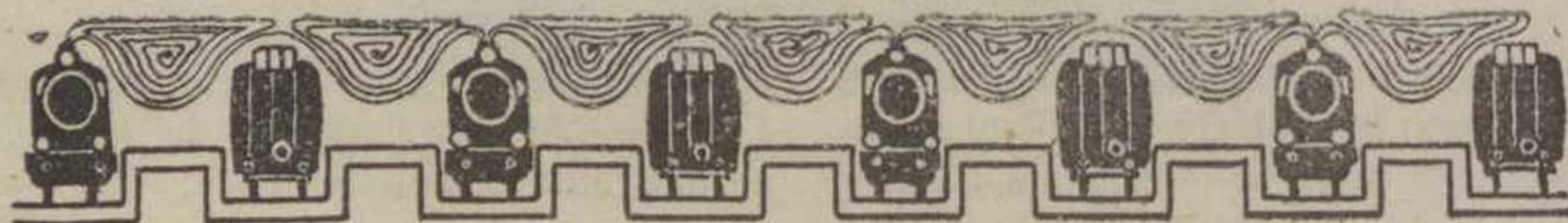
III — Divisão de Via e Obras

Divisão

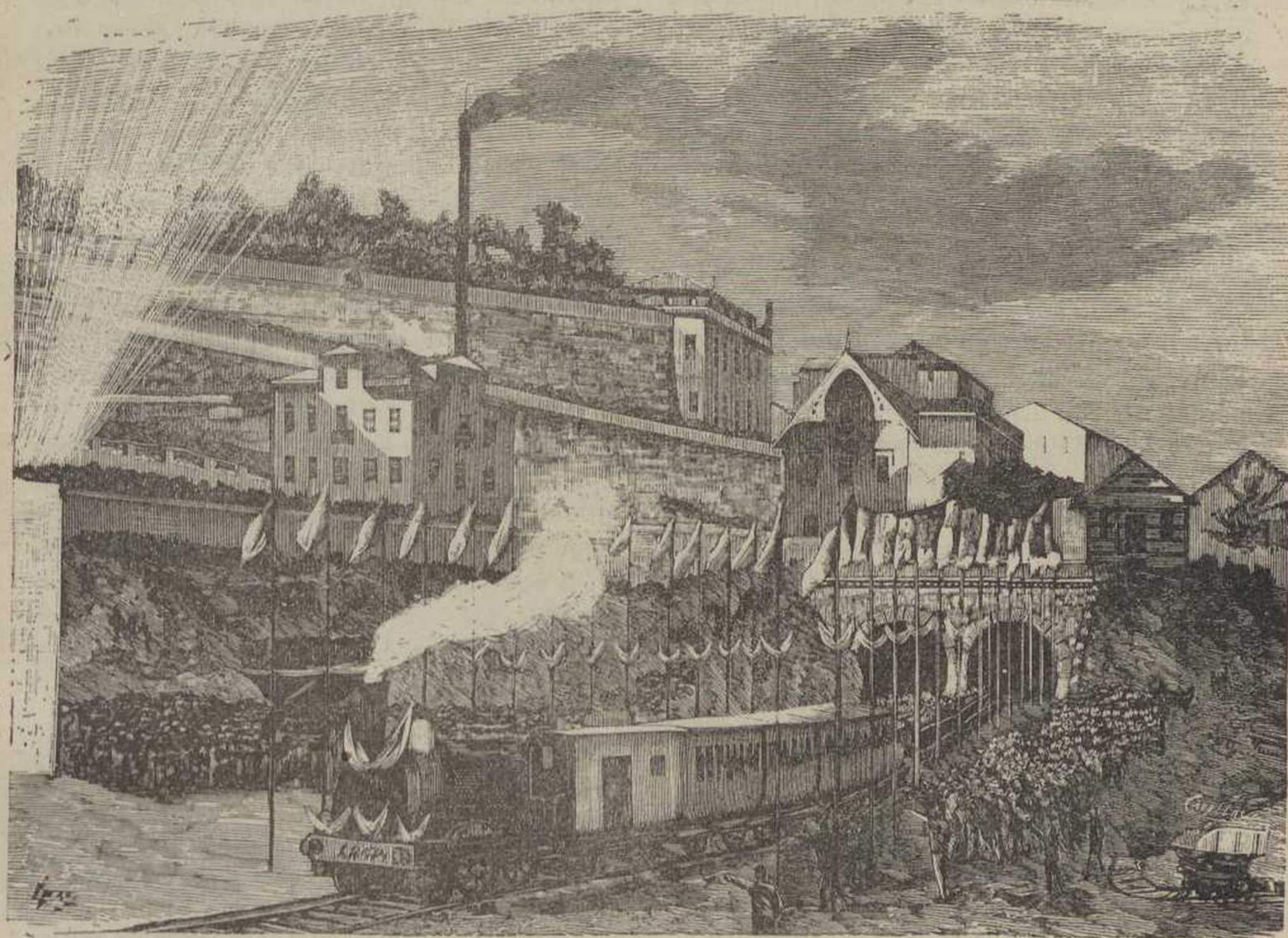
Circular de Via n.º 3 454 — (de 3-7-954) — Transcreve a carta n.º 5 487-B da nossa Direcção-Geral, recomendando todo o rigor na observância das normas estabelecidas para a requisição de passes escolares para o novo ano lectivo 1954-955.

Instrução de Via n.º 362 — (de 22-7-954) — Determina que os mod. X 6 (Autos de notícia) e X 11 (Auto de exame de corpo de delito directo), sejam preenchidos com o maior cuidado, designando claramente, além do quilómetro e linha, o local do domicílio das testemunhas.

Instrução de Via n.º 363 — (de 22-7-954) — Transcreve a carta n.º 46 952-2-34 de 13-7-954 da nossa Direcção-Geral, comunicando quais as normas a seguir, na parte relativa aos abonos de subvenção, sobre as pensões de sinistrado e de pensionistas por acidentes de trabalho, dos beneficiários que se encontram ao serviço.



Caminhos de Ferro Portugueses



Inauguração do Túnel do Rossio em 8 de Abril de 1889

Este desenho de L. Freire, publicado em *O Ocidente* de 21 de Abril de 1889, dá-nos a cerimónia da inauguração dos trabalhos de construção do Túnel do Rossio, em 8 de Abril do referido ano, a que nos referimos noutro lugar pela pena de Mendonça e Costa.

O Túnel do Rossio

ESTÁ inaugurada a grande obra de arte que, ao mesmo tempo que é um arrojo mais da nossa engenharia, representa uma beleza e uma comodidade para a nossa capital.

É, pois, um facto realizado o que, ainda há pouco mais de dois anos, nos parecia um sonho; e tanto sonho nos pareceu que não resistimos ao desejo de contar o efeito de dúvida que nos produziu a notícia.

Estava quem escreve estas linhas com um dos mais inteligentes e activos administradores dos nossos caminhos de ferro falando sobre vários assuntos, quando, inopinadamente, este lhe disse:

— Olhe lá, ó F: quer uma notícia para a sua *Gaceta*?

Referia-se à *Gaceta de los Caminos de hierro*, de Madrid, da qual o interpelado era, e continua a ser, redactor em Portugal.

— Vai-se pedir a concessão de uma linha que partirá do largo do Camões em túnel, a ligar com o de Sintra em Campolide.

Agradecemos-lhe a novidade, sem a menor ideia de a aproveitarmos, tomando-a como um gracejo que o genio folgazão e a amizade com que nos distingue tornavam natural. Nessa mesma noite escrevemos para a *Gaceta* e... a notícia não foi.

Poucos dias depois foi que a vimos reproduzida por diferentes colegas, e só mais tarde nos convencemos de que a nossa natural desconfiança por um facto tão novo nos impedira de darmos em primeira mão uma notícia de tanto vulto.

O sonho está, pois, realizado, e no dia 8 do corrente tivemos o prazer de atravessar, no primeiro comboio, a grande via subterrânea que põe o centro da capital em comunicação directa com todas as linhas do país e estrangeiro.

O comboio inaugural, formado no local da estação de Campolide por 3 salões e duas carruagens que foram do Cais dos Soldados

com o conselho de administração, direcção e empregados superiores da comp.^a e alguns convidados que ali haviam ido logo que lhes constou que haveria esse comboio, por quatro zorras da construção com outros convidados, música, operários, e rebocado pela máquina de balastragem, percorreu cautelosamente o túnel em 27 minutos à luz de fogos de bengala que, diga-se a verdade, foram muito bonitos mas muito incómodos, pelo fumo com que iam asfixiando todos, chegando-se à estação do Rossio às 6 horas entre aclamações do povo que se apinhava em toda a estação e em todos os pontos mais ou menos próximos de onde pudesse assistir a esta festa.

O túnel acha-se no mais perfeito estado de construção, largo, espaçoso, ventilado, prometendo ser um dos maiores atractivos à viagem em caminho de ferro, no nosso país.

A sua construção começou em 25 de Junho de 1887 pela abertura dos poços n.ºs 4 e 6, seguindo-se-lhes os n.ºs 1 e 3 em 5 de Julho, e os n.ºs 5 e 2 em 3 e 10 de Agosto.

A boca de entrada é, como se sabe, junto da calçada da Glória, formando um duplo túnel na extensão de 27 metros e seguindo depois em um só arco por debaixo da cidade, passando sucessivamente sob as ruas: calçada da Glória, travessa do Fala-Só, Rua da Conceição, rua da Mãe d'Água, rua Nova d'Alegria, rua do Salitre, rua Rodrigo da Fonseca, ao cimo da rua Rosa Araújo, rua de S. Filipe Nery, beco da Lebre, travessa da Fábrica das Sedas, travessa da Légua da Póvoa, quartel de artilharia, estradas de Circunvalação e de Campolide.

A perfuração foi atacada por intermédio de seis poços: o 1.º sobre a boca de entrada e tendo de profundidade 4^m,08 até o extradorso (parte superior da abóbada); o 2.º a 487^m,50 de distância do primeiro foi praticado no jardim da Escola Politécnica e tinha de profundidade 10^m,83; o 3.º em um quintal da rua Rodrigo da Fonseca, a Vale de Pereiro,

tem 24^m,94 de fundo, foi transformado em chaminé de ventilação, e dista do 2.º 489^m,50; o 4.º poço, a 403^m de distância deste, tinha 43^m,53 de profundidade e foi aberto na travessa da Légua da Póvoa, achando-se já tapado; o 5.º, e o mais fundo de todos, tem 62^m,87 de alto e fica situado na estrada da circunvalação, a 697^m,50 do poço anterior e a 503^m do 6.º e último, que foi perfurado junto à boca de saída e tinha apenas 15^m,09 de profundidade; o 5.º poço foi transformado, assim como o 3.º, em chaminé de ventilação.

A abertura do túnel entre as impostas (nascimento da abóbada) é de 8^m e a altura dos pés direitos de 2^m,40.

Nos trabalhos empregou-se toda a actividade, trabalhando-se de dia e de noite, chegando a estar ali empregados mais de 1000 operários.

As maiores dificuldades na perfuração foram vencidas com a competência e prudência dos engenheiros que dirigiram os trabalhos. Estas dificuldades nasceram de se encontrar no começo uma grande porção de terreno argiloso, que obrigou a especiais providências de precaução e à construção de uma contra-abóbada que serve de soleira em 340 metros, da extensão da galeria entre os poços 4.º e 5.º e em geral da pequena carga e esta formada por estradas públicas e casas de moradia em que era mister evitar qualquer desastre.

Todas as galerias se encontraram bem, não havendo desvios sensíveis: estes encontros tiveram lugar entre o 1.º e 2.º poços em 20 de Dezembro de 1887, entre o 2.º e 3.º em 24 do mesmo mês, entre este e o 4.º em 9 do seguinte, entre o 5.º e o 6.º em 7 de Fevereiro e entre o 4.º e o 5.º em 24 de Maio de 1888 à 1 hora da noite.

O túnel foi feito de empreitada pelos srs. Duparchy & Bartissol, que fizeram por administração a parte compreendida entre a calçada da Glória e a Escola Politécnica; a seguinte foi construída por sub-empreitada

pelos srs. Papot e Blanchard, e os 1500^m restantes pelo sr. E. Beraud.

Pela Companhia Real fiscalizaram a construção os srs. engenheiros Xavier Cordeiro, chefe do serviço respectivo, Vasconcelos Porto, adjunto, e B. Chabriau, chefe de secção.

Por parte dos construtores dirigiram as obras os srs. E. Tabary e E. Pitsch, director e adjunto, e o chefe de secção sr. Carlos Bartissol.

E agora, para terminar, uma nota curiosa:

Vários dos nossos colegas desfazem-se em catilinárias julgando-se desconsiderados por terem recebido um convite para assistirem à inauguração desde a quinta da Rabicha e verem que outros vieram no comboio desde Santa Apolónia. Questão de ignorância dos factos; nada mais.

A empresa Bartissol não tem mais material do que o de construção, nem mais linha do que a que construiu.

Não podia, por isso, fazer convites fora desses limites, e não os fez.

A direcção e conselho da companhia quiseram ir à inauguração e foram por isso no seu comboio, a reunir-se ao da empresa construtora em Campolide.

Alguns dos nossos colegas, que souberam que havia este comboio, apareceram na estação à hora da partida, e os srs. Fontes Ganhado, marquês da Foz e outros administradores, vendo-os ali, ofereceram-lhes o seu salão, que eles utilizaram.

E aqui está porque uns [esperaram em Campolide nas zorras — único material de que a empresa dispunha — e outros foram comodamente em salão desde o Cais dos Soldados.

Mas o mais interessante é que são alguns destes últimos, que receberam e utilizaram em vez de um convite, dois, os que mais acerbos censuras dirigem justamente aos que os obsequiaram.

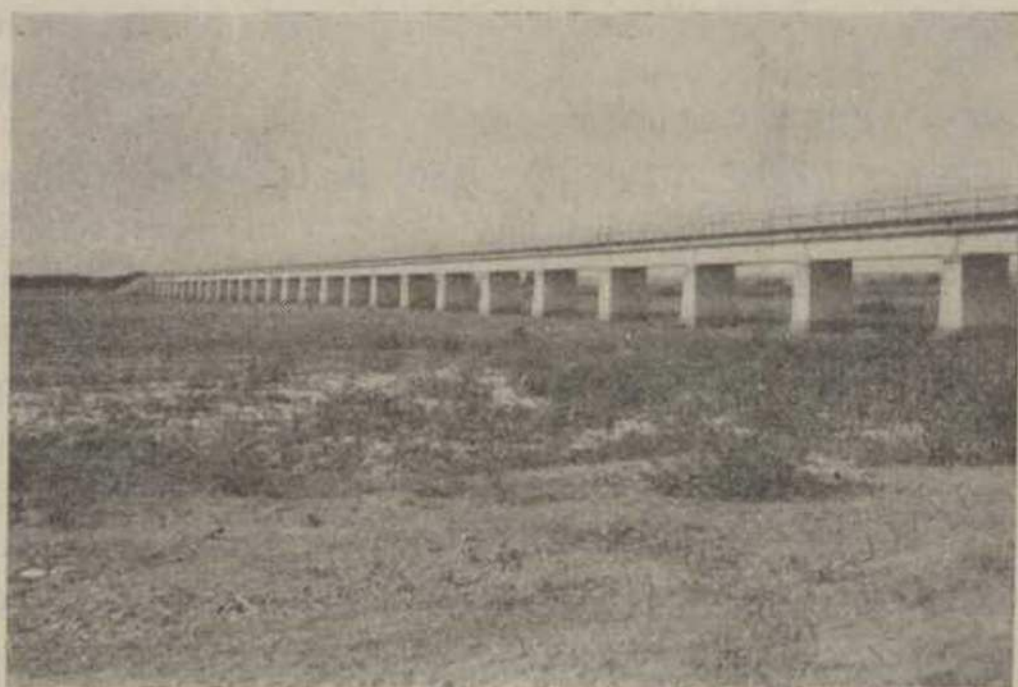
L. MENDONÇA E COSTA

(Gazeta dos Caminhos de Ferro, 16 de Abril de 1889)

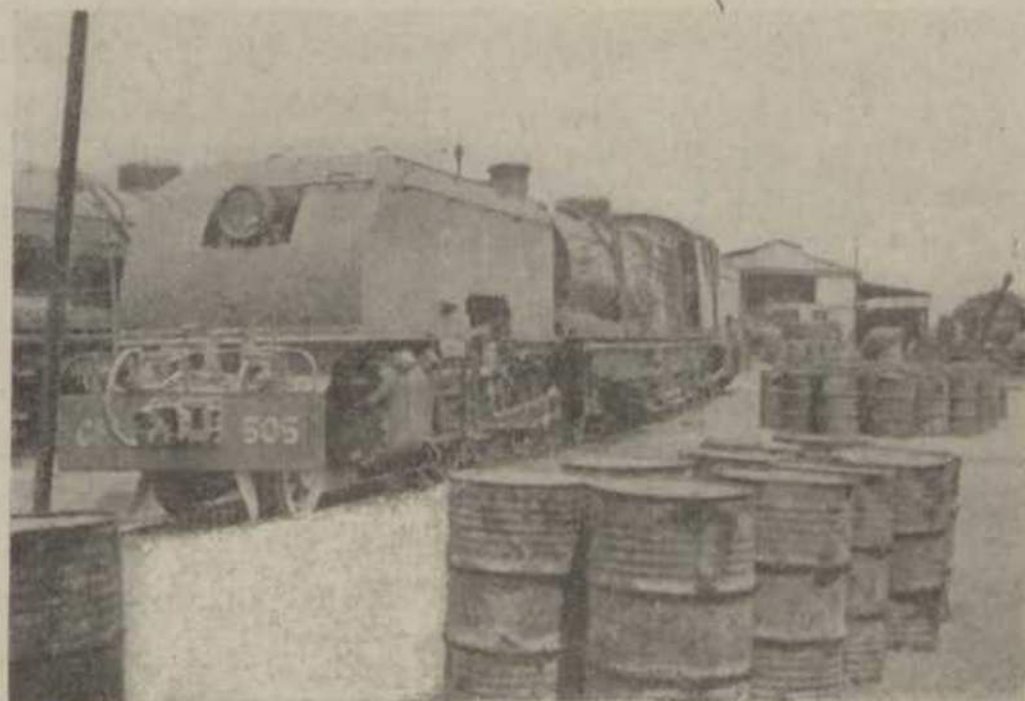




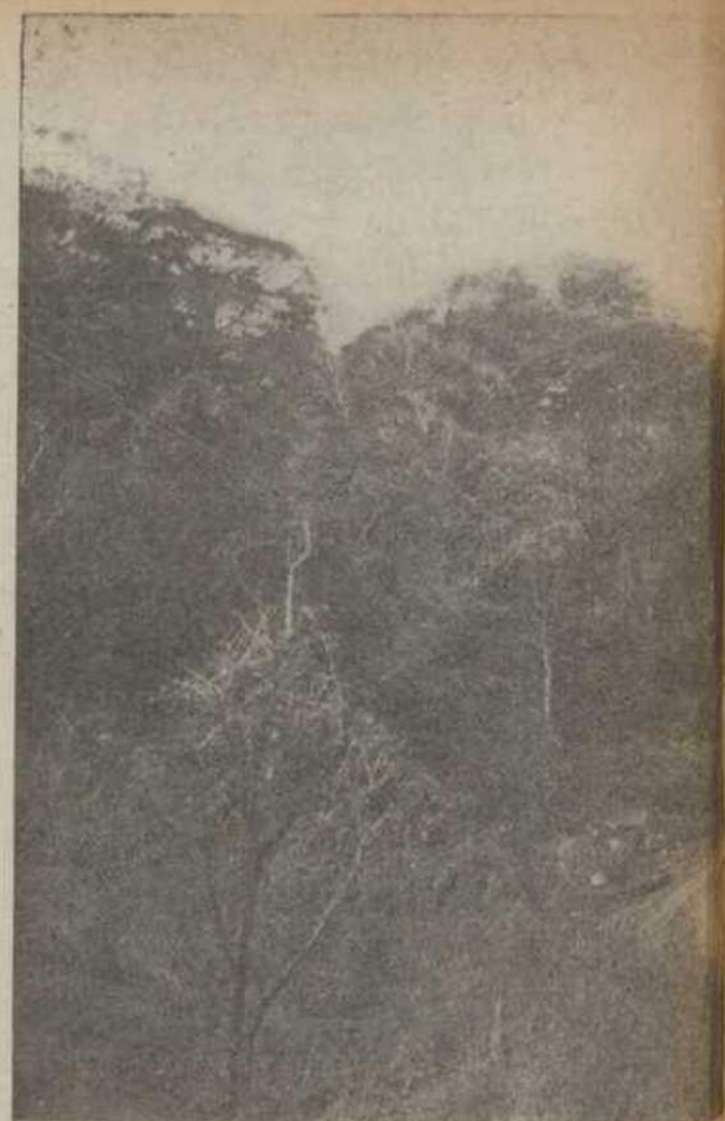
Caminho de Ferro de Moçâmedes, ao km. 205, na serra de Chela



Caminho de Ferro de Moçâmedes — Lote sobre o rio Biro



Locomotiva Garratt do Caminho de Ferro de Luanda

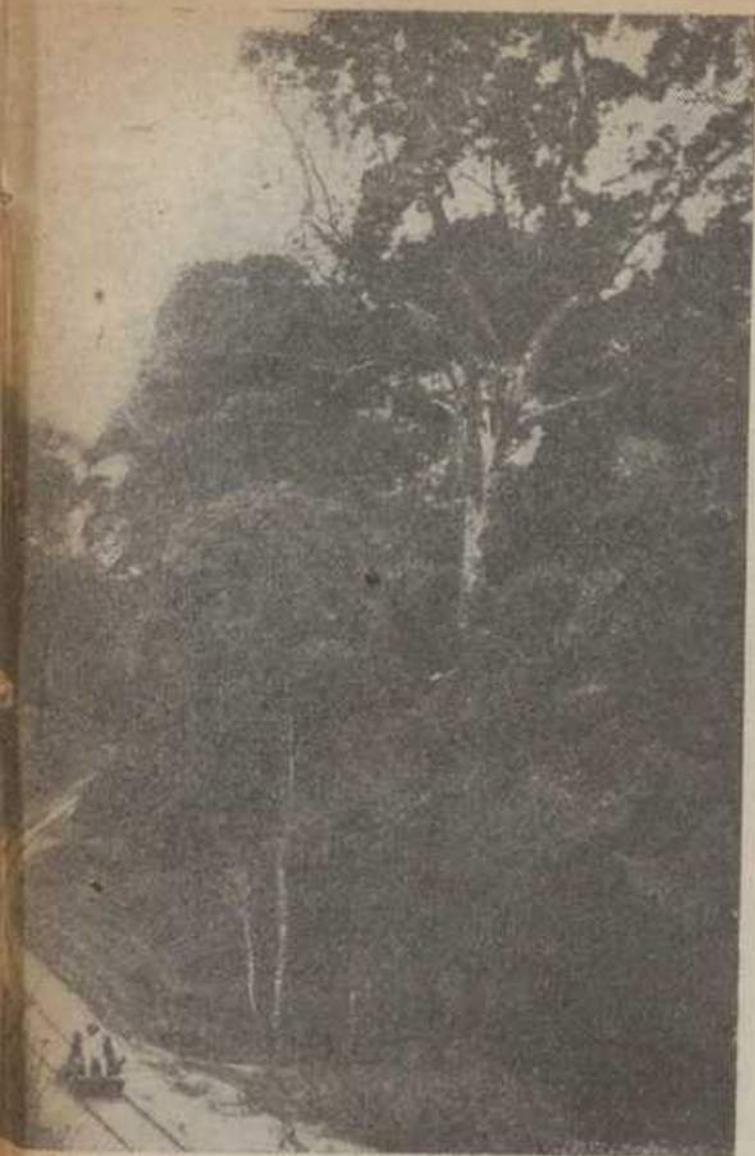


PORTO DA BEIRA

CAMINHOS DO ULT



LOURENÇO MAI

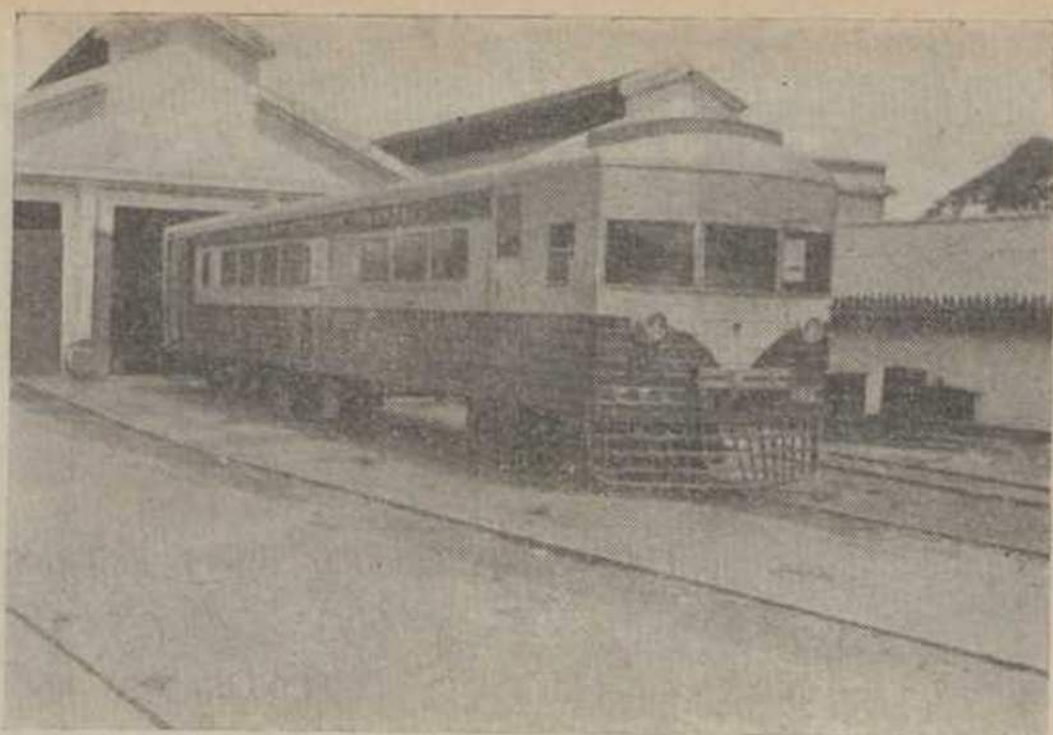


Floresta de Amatongas

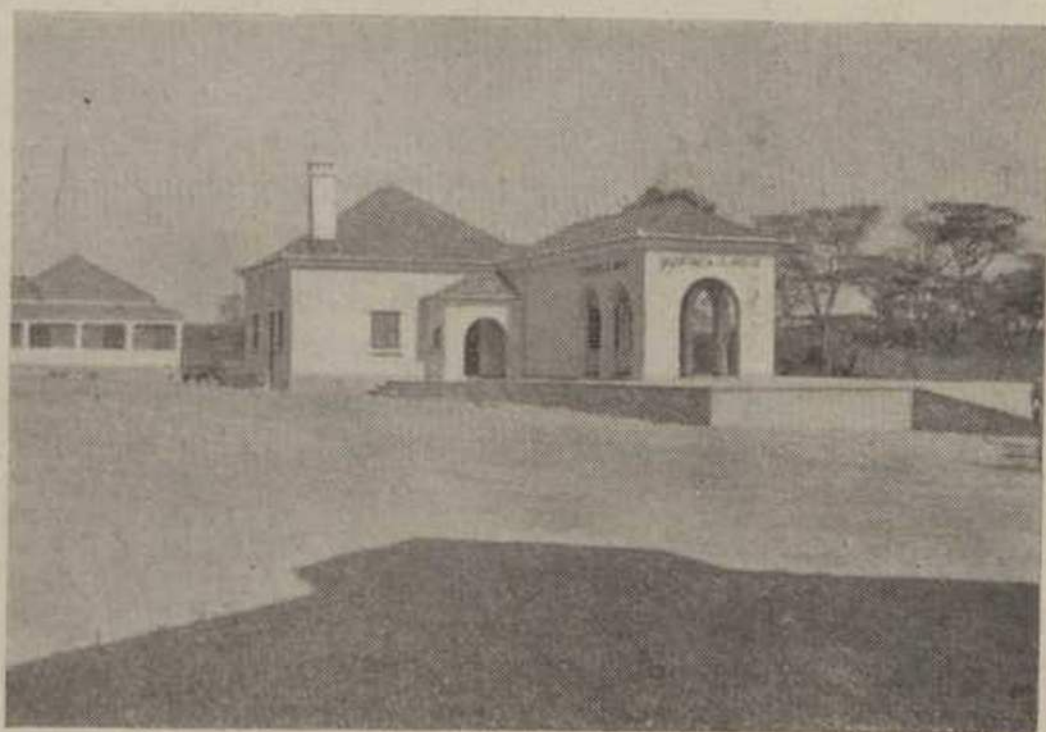
DE FERRO RAMAR



ES — Cais Gorjão



Tipo de automotora do Caminho de Ferro de Luanda



(Prolongamento para Leste do Caminho de Ferro de Moçâmedes, estação de Olivença-a-Nova (Capu da-Cavilongo))



Caminho de Ferro de Benguela — Ponte Comandante Alvaro Machado sobre o rio Lengue

A Pomba--Caminho de Ferro

HÁ na Bélgica uma pomba verdadeiramente admirável, conhecida pelo nome de «Pomba de Guillemins», porque acompanha, com a maior regularidade, a locomotiva do expresso que sai de Guillemins para Bruxelas às 9 horas e 57 minutos da manhã e assim viaja, todos os dias, de Liège a Waremme.

Muitas pessoas duvidaram, a princípio, da veracidade do facto, mas convenceram-se, fazendo uma viagem a Liège, onde puderam observar a singular pomba viajante.

Desde o mês de Janeiro até hoje o referido pássaro tem feito o trajecto com uma constância incrível, não obstante a chuva, o vento ou a neve. Na estação de Guillemins há sempre numerosos curiosos que observam a sua saída. Em toda a linha a conhecem e a esperam.

Às 9 horas e 30 minutos começa a pomba a voar ao redor dos passageiros. Apenas o comboio entra na estação, coloca-se num dos braços do semáforo, muito perto do sítio em que pára a locomotiva. Quando se dá o sinal da partida, o animalzinho vôa, alegremente, e vai colocar-se no semáforo seguinte, onde sabe que o comboio pára alguns minutos para engatar a máquina de reforço.

Novo sinal de partida e a pomba voa para a máquina, conservando-se, de preferência, na nuvem de vapor que sai do cano, enquanto o comboio sobe a rampa. Mesmo debaixo dos viadutos o animalzinho permanece nesse vapor quente. Quando o comboio marcha com uma velocidade de 80 km por hora luta com algumas dificuldades para se manter ali, porque o vento leva o fumo de um lado para o outro da linha férrea.

Assim vai, ordinariamente, até Waremme e, algumas vezes, até Tirlement, mas ali abandona o comboio e regressa, rapidamente, a Liège, tendo o cuidado de não se afastar da

linha voando muito baixo para poder passar pelos viadutos e túneis. Chega à estação de Guillemins às 11 horas e meia e ali fica até o dia seguinte.

Desde que nasceu escolheu esta pomba a estação como domicílio. Ali tem vivido sempre entre os comboios, no fumo e no vapor. É uma verdadeira pomba caminho de ferro.

Até há poucos meses o curioso animal vivia em companhia de mais onze pombos, em um pombal que havia na rampa da linha, perto da gare; mas, por ordem da companhia o pombal e os seus habitantes foram transferidos para outro sítio. Onze pombos aceitaram a mudança. A pomba caminho de ferro, não! —

Terá a nostalgia do movimento e do ruído dos comboios? O certo é que regressou à estação e ali se instalou, o melhor que pôde, debaixo de grande tecto de vidro da gare.

O seu dono trazia-lhe alguns bagos de milho; outros davam-lhe pão. Pouco a pouco foi-se tornando tão popular que hoje entra no restaurante da estação em busca de alimento.

Já duas ou três vezes tem sucedido o animalzinho ficar na estação à hora a que devia acompanhar o comboio e, coisa curiosa, alguém notou que, nesses dias, a máquina que rebocava o comboio não era, como de costume, uma locomotiva inglesa de Mortington. Provou-se assim que a pomba não acompanha nunca uma locomotiva belga. Qual a razão dessa preferência?

Este pássaro extraordinário é, na verdade, digno das observações dos psicólogos.

(Gazeta dos Caminhos de Ferro de 16 de Outubro de 1900).



PERGUNTAS E RESPOSTAS

I — Divisão Comercial

Pergunta n.º 193 — Agradeço ser informado se as bilhas de barro vermelho ordinário, podem considerar-se como louça de barro vermelho ordinário, applicando-se-lhe consequentemente, para efeitos de taxa, o Aviso ao Público B. n.º 174.

Resposta — Para efeito de applicação do Aviso ao Público B. n.º 174 as bilhas a que o consulente se refere consideram-se abrangidas na rubrica de «louça ordinária de barro preto ou vermelho (vidrada ou não), não designada»

///

Pergunta n.º 194 — Peço dizer-me se está certo o seguinte processo de taxa. Remessa de p. v. de Lisboa-Jardim para Alcácer do Sal, constante de:

3 caixotes louça barro branco ordinário vidrado 83 kg.
1 atado cabazes vazios 10 »

Distância 88 km.

Louça — Aviso ao Público B n.º 174 por 100 kg.

Transpor e mínimo da Tarifa Geral . . .	4\$00
Registo	3\$00
Aviso de chegada	1\$00
Manutenção	1\$80
Soma	9\$80

Distância 78 km.

Cabazes — Tarifa Geral 1.ª classe com 50 %

Transporte $68\$80 + 50\% = 103\20×1 . . .	1\$04
Manutenção $18\$00 \times 1$	\$18
Via Fluvial (mínimo)	6\$00
Arredondamento	\$08
Total	17\$10

Resposta — Está errado. Segue discriminação como corresponde:

Via fluvial (mínimo de cobrança). 6\$00

Via férrea — Distância 78 km.

Louça — Tarifa Geral, 1.ª classe

Preço $68\$80 \times 0,09$	=	6\$20
Manutenção $18\$00 \times 0,09$	=	1\$62

Cabazes — Tarifa Geral, 1.ª classe com 50 %

$$\text{Preço } (68\$80 + \frac{68\$80 \times 50}{100}) \times 0,01 = 1\$04$$

Manutenção $18\$00 \times 0,01$	=	\$18	9\$04
Registo			3\$00
Aviso de chegada			1\$00
Arredondamento			\$06
Total			19\$10

É de applicar a taxa atrás indicada por assim resultar preço mais económico do que o correspondente a duas remessas (uma constituída pela louça e outras pelos cabazes).

///

Pergunta n.º 195 — A estação de Alvito serve várias localidades, sendo os consignatários das remessas de vagão completo avisados por F. 90 e cujo aviso de chegada dos vagões é considerado às 14 horas do dia seguinte do seu estabelecimento.

Se o consignatário se apresentar no próprio dia da sua chegada, mas já depois de estabelecido o F 90 e metido no correio e não sendo portador da senha ou F 90, deve estabelecer-se F 88 colhendo o recibo conforme determina a C/Circular n.º 326, do antigo Serviço da Fiscalização e Estatística, visto ter sido neste documento que passou recibo ou deve ser estabelecido F 91 cobrança 5\$00?

Resposta — O assunto apresentado pelo consulente está devidamente esclarecido na pág. 181 das Instruções Complementares ao Livro E 11 e no n.º 9 do Art.º 3.º da Tarifa de Operações Acessórias.

A Comunicação Circular n.º 326 do antigo Serviço da Fiscalização e Estatística, foi anulada pelas referidas Instruções Complementares.

Esclarece-se ainda o consulente que quando haja de fornecer-se duplicados de avisos de chegada (mod. F. 91), a

ARQUIVO
HISTÓRICO
17

importância a cobrar por cada um destes modelos é de 1\$00 e não 5\$00 (n.º 10 do Art.º 3.º da Tarifa de operações Acessórias).

///

Pergunta n.º 196 — Tendo dúvidas em compreender a resposta dada à consulta n.º 1487 de 11 5-954, agradeço ser esclarecido do seguinte:

Um agente do pessoal de Trens ou de Revisão de Bilhetes, que viaje sem serviço, nas linhas onde se faz serviço das três classes pode utilizar a 1.ª classe das automotoras sem classificação especial?

Da leitura da carta n.º 18693-CFP. do Serviço da Fiscalização das Receitas, compreendo que não.

Resposta — Os agentes citados podem utilizar a 1.ª classe, nas automotoras que fazem serviço de 1.ª e 3.ª classes, e que não tenham a classificação de rápidas directas ou semidirectas.

A utilização de comboios ou automotoras constituídas apenas por carruagens de 1.ª e 3.ª classes, está actualmente regulamentada pela Comunicação/Circular n.º 88 de 18/7/951, do Serviço de Fiscalização das Receitas.

II — Divisão da Exploração

Pergunta n.º 170 — Agradeço esclarecer-me o seguinte:

Um comboio de serviço trabalha entre as estações de «A» e «B» para carga e descarga de terras. A estação «A» tem de expedir esse comboio até ao km. . . que em seguida resguarda à mesma estação.

Peço dizer-me se para a sua expedição, é pedido avanço à estação «B» até ao km. . . ou se se passa telegrama mandando suspender a circulação até aviso em contrário — uma vez que o comboio recolhe à mesma estação que o expede — restabelecendo-a depois que o comboio tenha recolhido completo e se encontre resguardado?

Este caso é em via única.

Resposta — Ainda mesmo que o ponto de paragem do comboio de serviço esteja protegido pelo disco, a estação «A» deve sempre pedir avanço à estação «B».

A Instrução n.º 2 556 não tem aplicação para os comboios de serviço.

///

Pergunta n.º 171 — No caso de alteração de cruzamento para a estação seguinte àquela onde está fixado entre dois comboios, usa-se nas estações de via estreita indicar-se no modelo M 238 o seguinte:

«Devido ao atraso do C.º n.º . . . foi alterado o cruzamento do C.º n.º . . . para a estação . . .».

Como tal indicação não é feita nas estações de via larga, agradeço informar-me se ela é obrigatória tanto na via estreita como na via larga, pois julgo desnecessária, porque juntos à folha de trânsito vão os modelos M 116 e M 126, indicando o n.º 4, demonstrando a alteração, além das horas marcadas.

Resposta — A indicação em modelo M 238 é desnecessária.

///

Pergunta n.º 172 — Um vagão chegou carregado à estação por um comboio, às 17 horas, figurando à descarga no quadro «B» do modelo M 168 desse dia a menos de 12 horas.

Sendo descarregado no dia seguinte às 15 horas, como deve figurar no quadro «C» do modelo M 168? De 12 a 24 ou de 24 a 48 horas?

Resposta — A Circular n.º 1 070 é bem clara.

O vagão foi descarregado entre as 18 horas do dia em que chegou e as 18 horas do dia seguinte.

Desde a chegada, às 17 horas, até ficar descarregado, às 15 horas do dia seguinte, mediam 22 horas. Por consequência a sua indicação no quadro «C» do modelo M 168 deverá ser feita na coluna «chegados de 12 a 24 horas».

///

Pergunta n.º 173 — Peço esclarecer-me o seguinte

O comboio n.º 6 010 do dia 24-12-953, descarrilou em plena via entre Ermida e Arêgos e por esse motivo foi estabelecido trasbordo aos comboios n.ºs 6 122 com o 6 011

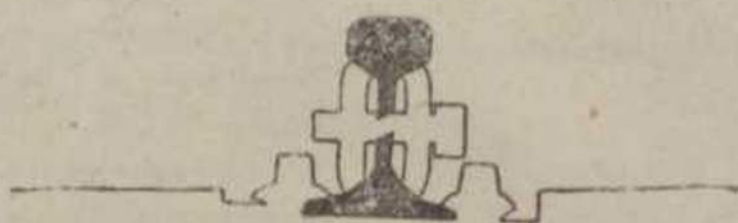
Como o cruzamento entre estes dois comboios era em Ermida, foi entregue modelo M 116 ao comboio n.º 6 122, alterando-lhe o cruzamento e como este não se chegou a efectuar, mas sim houve trasbordo, há dúvidas se a estação de Arêgos devia ou não estabelecer modelo M 126, assinando os n.ºs 4, ao maquinista e condutor que até ao local fizeram o comboio n.º 6 011 e dali regressaram em comboio n.º 6 122.

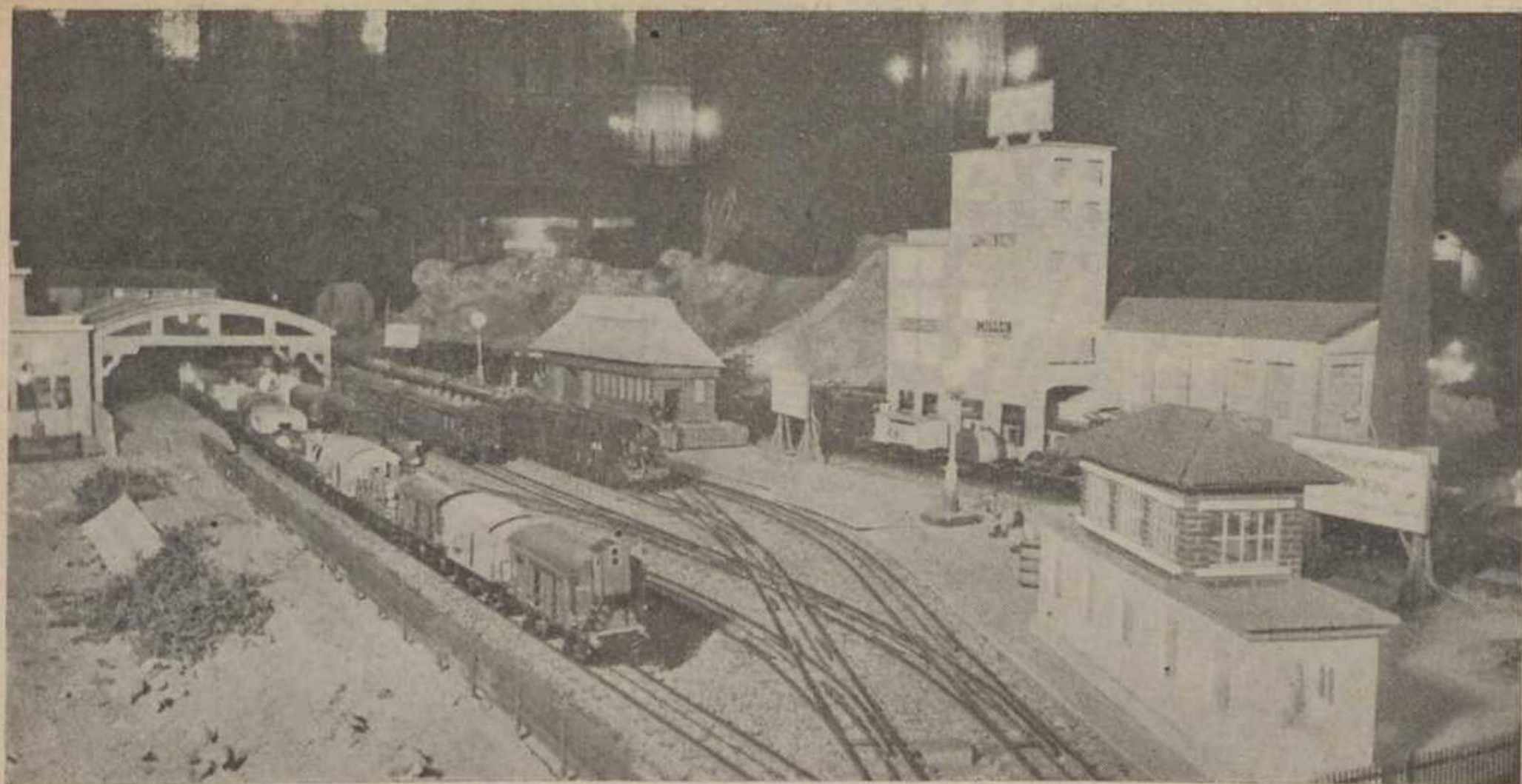
A meu ver não era necessário, porque o cruzamento não se efectuou. O que devia era participar-se o caso em folha de Marcha, folha de trânsito e modelo M 234.

Resposta — Não era necessário.

Os cruzamentos só se devem respeitar para além das estações testas de trasbordo.

Entre as estações testas o serviço é regulado mediante dupla pilotagem.





BARCELONA — Vista da instalação do caminho de ferro em miniatura

LÁ POR FORA...

Organizada pela Associação de Amigos do Caminho de Ferro e pela Revista «Trenes», realizou-se em Madrid, no mês de Maio, a III Exposição de Comboios em miniatura, que despertou um grande interesse e constituiu um panorama sulcado por compacta rede ferroviária.

Grande número de pequenos comboios, reprodução por escala dos verdadeiros e com carácter da realidade, percorria os circuitos em perfeita sincronização com os sinais, por meio de comandos accionados a distância. O conjunto era verdadeiramente ferroviário, com pontes, túneis, montanhas, estações, a que não faltavam os respectivos relógios.

Num dos stands podia-se admirar o aspecto retrospectivo do caminho de ferro. No «stand» da «American Flyer», os comboios, reprodução em escala dos que circulam nos Estados Unidos, percorriam os seus circuitos, de curvas apertadíssimas. O «chu-chu» das locomotoras a vapor, sincronizado com o fumo

e com a velocidade, davam uma impressão completa da realidade. Os engates eram automáticos e, entre outras coisas curiosas e admiráveis, viam-se uma estação animada em que os passageiros entravam e saíam das carruagens por seu pé; as vaquinhas de um parque que eram levadas para um vagão; o carregador de volumes; a recolha de correspondência em plena marcha — exactamente como este serviço se realiza na América do Norte — e aquele gracioso guarda-barreira, que saía da sua guarita com a bandeirola encarnada para que o comboio detivesse a sua marcha.

O conjunto era completado com numerosas maquetes da RENFE e outros organismos, por meio das quais o público podia estudar todo o mecanismo de uma locomotora, e havia uma outra do «metro», que apresentava a Porta do Sol e uma secção do subsolo.

Admite-se a possibilidade de esta Exposição ser um primeiro passo para o Museu do Caminho de Ferro, ideia que vem sendo aca-

rinhada pelo Director Adjunto da RENFE, Sr. Wais.

* * *

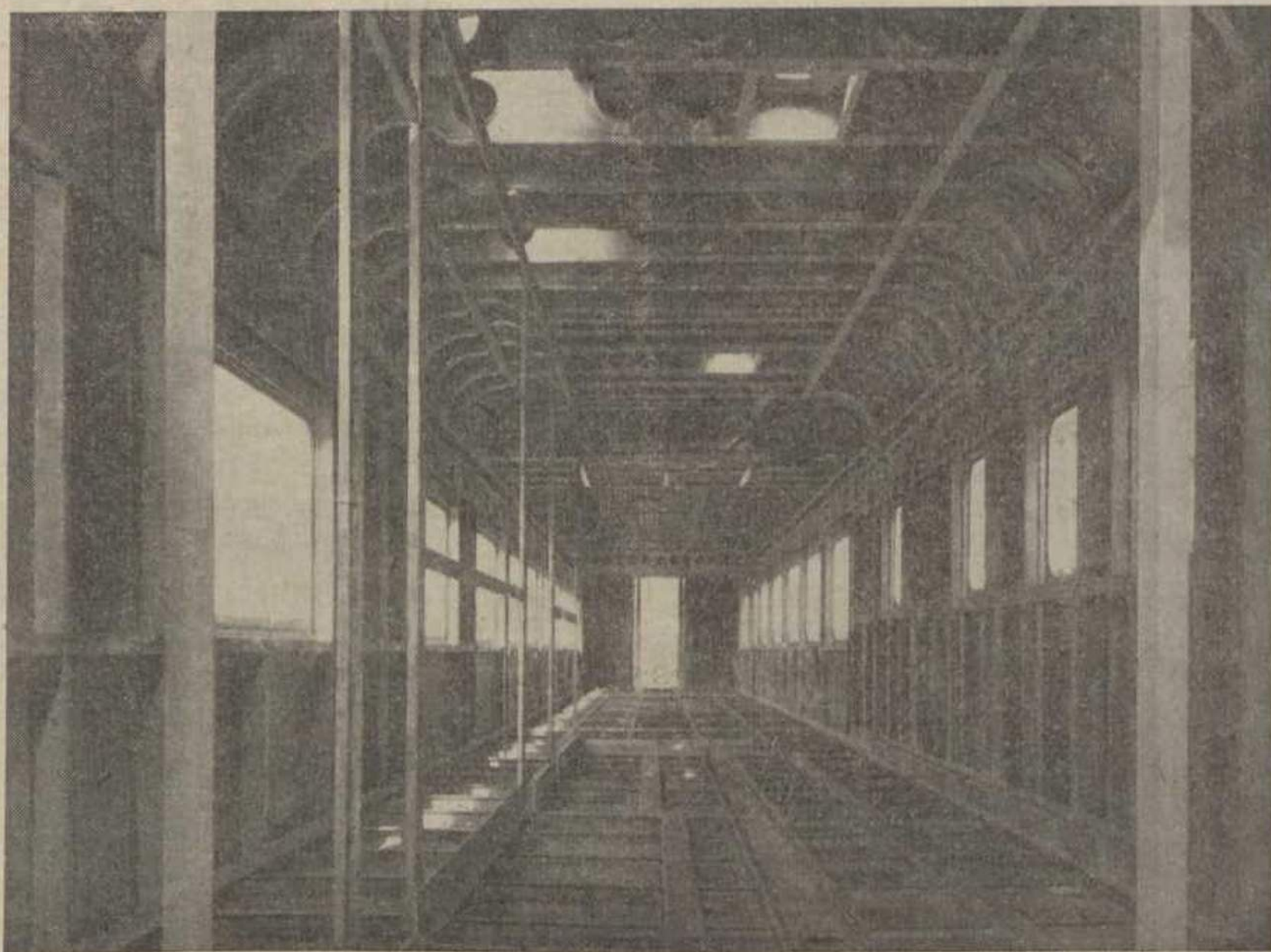
O Banco Internacional de Reconstrução e Fomento, segundo informou, recentemente, a Revista das Nações Unidas, acaba de fazer ao Brasil dois empréstimos num total de 22 500 000 dólares para caminhos de ferro e instalações de energia eléctrica.

O primeiro é um empréstimo de 12 500 000 dólares ao governo brasileiro, o qual será invertido principalmente na importação de carruagens para passageiros, que são bastante necessárias para manter os serviços suburbanos do Caminho de Ferro Central do Brasil no Rio de Janeiro. O segundo empréstimo, no valor de 10 000 000 de dólares, destina-se às Usinas Eléctricas de Paranapanema, S. A. (Usinas), corporação que, na sua quase totalidade, é propriedade do Estado de São Paulo. Este empréstimo está igualmente garantido pelo Governo do Brasil. Será empregado para importar a maquinaria para a construção de uma zona hidroeléctrica em Salto grande, no

rio Paranapanema, no Estado de São Paulo, e para os serviços de transmissão e distribuição de energia, tanto nesse Estado como no de Paraná. A energia eléctrica produzida será utilizada em centros agrícolas e urbanos, que se desenvolvem rapidamente nessa região e servirá também para electrificar o caminho de ferro de Sorocabana, um dos mais importantes do Estado.

O empréstimo de 12 500 000 dólares para caminhos de ferro é o segundo que o Banco fez num programa de emergência para reabilitar e melhorar os serviços do Caminho de Ferro Central do Brasil. Esta linha férrea põe em comunicação os principais centros industriais do país. Outro empréstimo, de igual quantia, foi feito em Junho de 1952 para custear as urgentes necessidades de vagões de carga e de outras maquinarias que tinha o referido Caminho de Ferro Central, afim de poder aumentar a sua capacidade de transporte.

Com este segundo empréstimo o Brasil pôde importar 100 carruagens automotoras, 100 reboques e o material necessário para



A gravura mostra-nos uma caixa ligeira de aço de uma carruagem de passageiros, em circulação no México. As carruagens deste tipo têm engate central automático



O Restaurante-gare de Berlim no século passado

montar no país outros com reboques, e mais acessórios para uns e outros. Parte do dinheiro também será empregado para custear as despesas que tenham a fazer-se em divisas, quanto a materiais para a reabilitação das linhas e para melhorar os seus serviços da conservação e oficinas.

O empréstimo é concedido por 15 anos, ao juro de 47,8 por cento por ano, no qual está incluído 1 por cento de comissão que, em conformidade com os acordos do Banco, se destina a uma reserva especial.

* * *

A União Internacional de Caminhos de Ferro, cuja sede é em Paris, resolveu estabelecer um concurso de ideias para uma carruagem modelo do futuro.

A Oficina de Investigações e Ensaios dessa instituição, estabelecida na Holanda, tornou públicas as bases do concurso, que tem por finalidade estimular e cooperar no desenvolvimento de novas concepções técnicas no desenho e fabricação de carruagens de

caminhos de ferro, susceptíveis de alcançar no futuro uma economia geral no seu emprego, melhorando a que é possível obter com as carruagens modelo actuais.

As bases do concurso estabelecem as condições a que deve responder o novo veículo no referente à sua duração, aplicação das técnicas e dos mais modernos materiais, na redução das despesas de conservação com referência às actuais carruagens, tara e solidez.

O concurso fixou prémios no valor de 120 000 florins, ou sejam aproximadamente 12 milhões de francos franceses.

A União Internacional de Caminhos de Ferro ao patrocinar esta iniciativa interessante põe à disposição dos interessados a documentação completa.

* * *

Os Caminhos de Ferro Nacionais da Suécia introduziram dois serviços que despertaram a atenção de vários países: as carruagens-ambulâncias e os compartimentos espe-

ciais para mães que viajam acompanhadas de crianças menores de 2 anos. O primeiro destes serviços foi criado em 1906 e o segundo em 1939. Os Caminhos de Ferro Suecos possuem actualmente 23 carruagens-ambulâncias, que transportam, em média, 3 000 doentes por ano.

Para se encomendar a carruagem-ambulância, basta dirigirem-se à estação ferroviária local e apresentar um atestado médico, certificando que o passageiro sofre de doença contagiosa ou que, por qualquer outro motivo, precisa de viajar desta forma. A importância que se paga por este serviço equivale a três passagens de terceira classe, podendo viajar com o enfermo, gratuitamente, a pessoa que o acompanhar.

Cada carruagem tem instalações como uma sala de hospital, com dois leitos e possibilidade de armar um terceiro. Além disso há armários para os primeiros socorros, instrumentos, macas, etc. Ao lado, há um compartimento com três poltronas e duas camas para as pessoas que acompanham os doentes.

As carruagens, aquecidas a electricidade, são providas de cozinha a gás.

Estas carruagens são dotadas de molas especiais, e os assoalhados são isolados.

Na Suécia, as mães podem, já, viajar com crianças pequenas nos comboios, em compartimentos reservados.

Esses compartimentos atingem actualmente cerca de 175 de terceira classe nos comboios

rápidos e outros de passageiros nas linhas principais. Na sua maioria, possuem instalações especiais, como redes recobertas de plástico, nas quais podem ser deitados os bebés. Os compartimentos intercomunicam-se por meio de um lavabo provido de aquecedores de água, mesas para vestir as crianças, etc.

O preço cobrado pelo compartimento corresponde ao da passagem comum de 3.^a classe para o adulto. A criança viaja gratuitamente.

* * *

O Uruguai será o primeiro país do mundo que contará com 100 por cento de diesel-electrificação nos seus caminhos de ferro, quando forem entregues, no ano próximo, 38 locomotivas diesel-eléctricas. Vinte e sete das locomotivas destinadas a comboios de carga e passageiros são unidades aero-dinâmicas de 110 toneladas e 1 400 H. P., semelhantes às vinte locomotivas que estão em serviço no Uruguai desde 1951. Estas locomotivas permitiam tal redução no custo de transporte de gado que logo ficou resolvido fazer-se a encomenda que completou a diesel-electrificação dos caminhos de ferro.

A encomenda foi completada com sete locomotivas de manobras de 44 toneladas e 200 H. P. e quatro locomotivas de manobras de 25 toneladas e 150 H. P.

As primeiras entregas começaram a fazer-se há poucos meses.



Locomotiva eléctrica tipo 1700 para os expressos de Espanha

(Continuação da pág. 18)

II — Divisão de Exploração

Por ter saído com inexactidões, no nosso número de Julho último, a resposta à pergunta n.º 160 e por, entretanto, haver sido promulgado o novo *Regulamento para a Exploração e Policia dos Caminhos de Ferro*, novamente se publica essa pergunta e a resposta que lhe corresponde:

Pergunta n.º 160 — Desejo saber em que casos é que os agentes ajuramentados de trens, (condutores, guarda-freios de 1.º e revisores de bilhetes) lavram autos de accidentes ou incidentes, verificados nos comboios em que prestam serviço e dos quais eles são testemunhas oculares, como sejam apedrejamentos, uso indevido do sinal de alarme, desordens entre passageiros, ofensas corporais a qualquer desses agentes, etc. . . Faço esta consulta, por não me constar que estes agentes lavrem autos, em casos que só eles presenciaram e com eles foram passados, sendo o autoante o Chefe da estação, que nada sabe da ocorrência.

Resposta — Até à publicação do *Regulamento para a Exploração e Policia dos Caminhos de Ferro* aprovado pelo Decreto-Lei n.º 39 780, de 21 de Agosto p. p. (publicado no *Diário do Governo* n.º 184, 1.ª série, da mesma data), n.º da se encontrava estabelecido acerca do assunto da consulta, mas era tradicional serem os autos de notícia lavrados por pessoal graduado de estação, ajuramentado.

Com a publicação, porém, do citado *Regulamento*, que, no capítulo VI, insere várias disposições sobre autos de notícia, estes passarão a ser levantados pelos seguintes agentes ajuramentados:

a) — Chefes de lanço, Chefes e Subchefes de distrito e guardas do sexo masculino, — em relação aos factos ocorridos na via;

b) — Chefes de estação ou quem os substituir, — relativamente aos factos ocorridos nas estações e suas dependências;

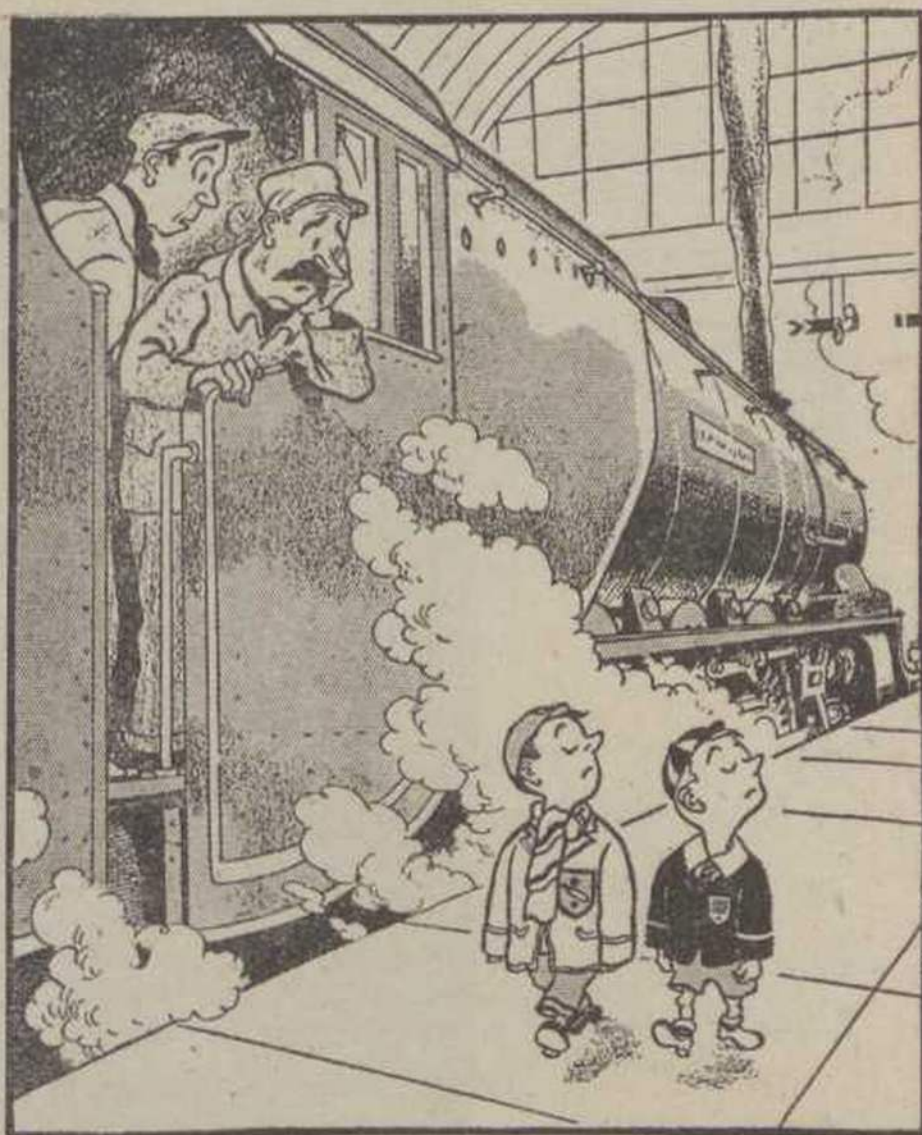
c) — Revisores de bilhetes e condutores, — no concernente aos factos ocorridos nos comboios.

Vai ser publicada uma *Instrução* regulando o assunto.

///

NOTA DA REDACÇÃO — Escrevem-nos vários dos nossos assinantes a manifestar o seu desgosto pela resposta anteriormente dada à pergunta n.º 160, interpretando o texto dessa resposta num sentido que não está, nem podia estar, nos propósitos do *Boletim*.

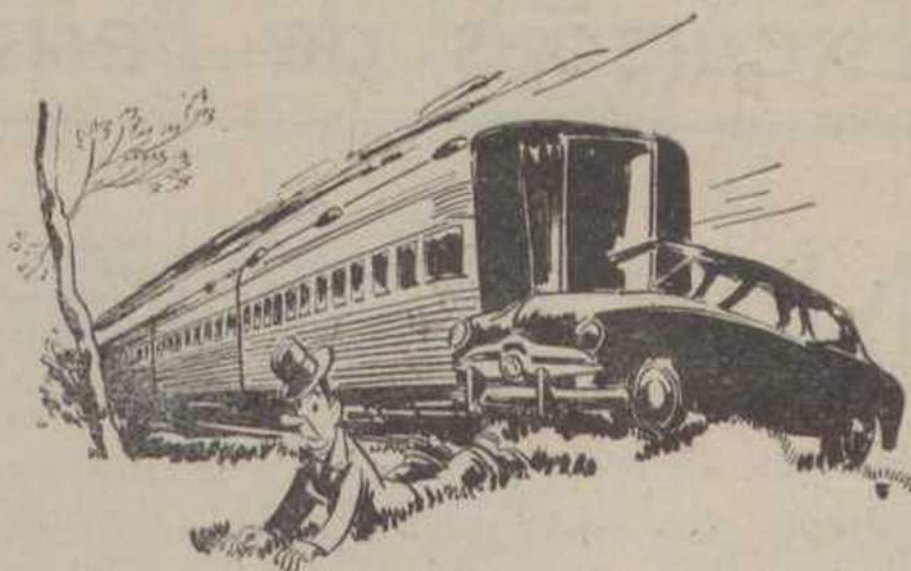
O texto referido, que saiu truncado e com um importante lapso, pois onde nele se lê «maioria» deveria ler-se «minoría» (erros que somos os primeiros a lamentar e que já era nossa intenção corrigir) por completo atraiçoou o que se pretendia dizer. As disposições acima citadas do novo *Regulamento para a Exploração e Policia dos Caminhos de Ferro*, ao estudo do qual a Companhia prestou, nos termos legais, a sua colaboração, exprimem bem o seu verdadeiro pensamento (que é também o nosso) acerca da elaboração de autos de notícia pelo pessoal de revisão de bilhetes e de trens.



O fogueiro para o ajudante: — Hoje em dia estes rapazes só se interessam pela energia atómica. . .

(Desenho de Roland Davies)

() ()



— Meto-me no automóvel para apanhar o rápido, e afinal o rápido é que apanhou o automóvel!

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.



SEVILHA e a sua famosa Giralda

Excursões de Ferroviários Portugueses

N O propósito louvável de aprofundarem os seus conhecimentos profissionais e culturais, têm os funcionários dos Serviços Centrais da C. P. realizado no corrente ano algumas excursões privadas, dentro e fora do País, às quais, por falta de espaço, só no próximo número faremos a merecida referência.

A última efectuou-se à formosa cidade de Sevilha e às «Grutas de las Maravillas», em Aracena, nos dias 12 a 15 de Setembro findo. Nela tomaram parte 42 agentes e pessoas de suas famílias, que no regresso se mostravam visivelmente satisfeitos com as preciosidades que lhes foi dado admirar neste interessante passeio.

É digno de notar que estas excursões obedecem a um plano de acção turístico, de feição económica, que visa proporcionar aos agentes de todas as categorias as inestimáveis vantagens morais e educativas que o turismo prodigaliza largamente aos seus cultores.

A agenda do corrente ano prevê ainda uma outra excursão à nossa vizinha Espanha, não menos aliciante do que a realizada à capital andaluza. Trata-se de uma visita de 3 dias a monumentos, museus, palácios e outros lugares interessantes de Madrid e seus arredores.

O programa, rico de atractivos, fixa a partida para 30 de Outubro (sábado) e o regresso em 3 de Novembro (quarta-feira).

O «Boletim da C. P.» regista com o maior agrado esta simpática iniciativa, que confere aos ferroviários portugueses lugar condigno no notável intercâmbio turístico em contínuo desenvolvimento nos caminhos de ferro europeus.

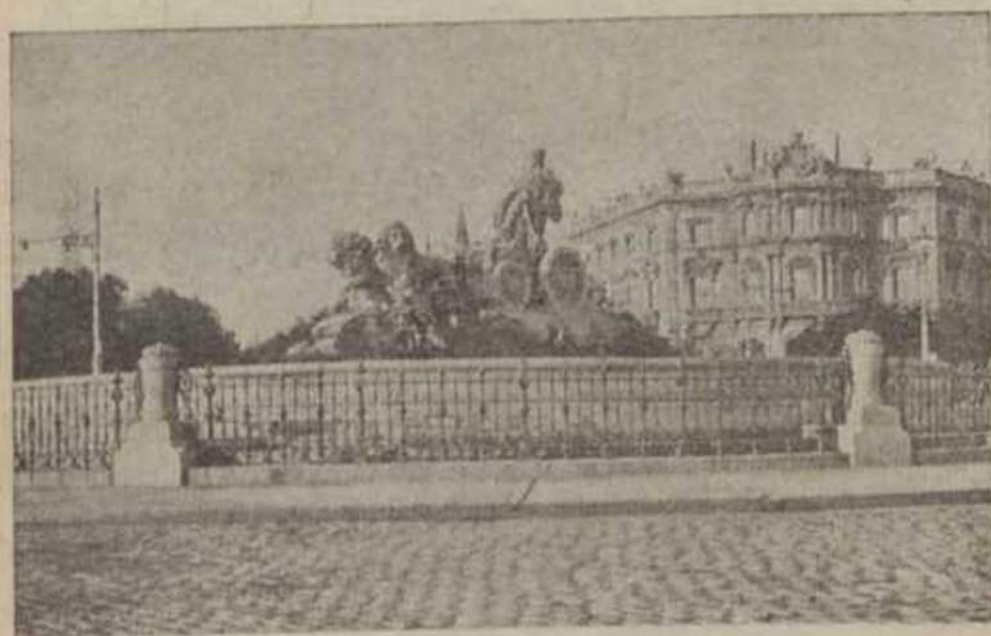
Pedem-nos que informemos os nossos estimados assinantes que a inscrição para esta excursão a Madrid é facultada igualmente aos ferroviários dos Serviços Regionais, devendo encerrar-se impreterivelmente no dia 8 de Outubro.



Portas do Sol, em Madrid

O preço da excursão é de 380\$00 por pessoa, acrescido de 40\$00 para os inscritos que, por não possuírem passaporte individual, desejem participar do «certificado colectivo de identidade e viagem».

Tal como nas excursões anteriores, a organização e direcção desta viagem foi confiada ao Sr. Alberto da Silva Viana, Chefe de Repartição do Serviço de Turismo e Publicidade, que é coadjuvado pelo sr. Abel Hopffer Romero, Chefe de Secção do mesmo Serviço.



MADRID — Praça Castelar, fonte de Cibeles



Os ferroviários portugueses na sua recente visita ao Alcazar de Sevilha



A passagem de nível da Adémia na linha do Norte, que acaba de ser dotada com instalação eléctrica de sinalização luminosa e comando automático de meias-cancelas basculantes

Importante aperfeiçoamento em sinalizações de passagens de nível

Instalação de sinalização luminosa e comando automático de cancelas na Passagem de Nível ao km 220,437-Norte, próximo da estação de Coimbra-B

DESDE o dia 1 de Julho último encontra-se a funcionar, em regime de ensaio e estudo, na passagem de nível da Adémia na linha do Norte, a 3 quilómetros ao norte da estação de Coimbra-B., uma moderna instalação eléctrica de sinalização luminosa e comando automático de meias-cancelas basculantes.

Esta instalação é comandada automaticamente pelos próprios comboios, no momento em que estes, aproximando-se da passagem de nível num ou noutro dos sentidos de mar-

cha, transpõem os limites de uma ou de outra de duas zonas isoladas de via, com uma extensão de 1800 metros para qualquer dos lados da passagem de nível.

Trata-se de um tipo de instalação de sinalização de passagens de nível dos mais modernos e aperfeiçoados, actualmente em serviço na América do Norte, onde várias passagens importantes em linhas de grande tráfego se encontram com ele equipadas, com bons resultados.

Deliberou por isso a C. P., sempre no

propósito de modernizar as suas instalações na medida em que as circunstâncias o permitam, proceder a título de experiência a uma instalação congénere numa passagem de nível cruzamento duma estrada nacional de 1.^a classe, de largo movimento de veículos e peões, com uma via férrea de tráfego importante onde circulam comboios rápidos e expressos.

A passagem de nível em referência reúne precisamente todas as características requeridas, a curta distância da bifurcação das estradas de Coimbra a Mealhada e a Figueira da Foz, o que justificou a sua escolha.

A instalação de meias-cancelas basculantes, em lugar de cancelas completas de extre-

meias-cancelas dão, quando acesos, indicação de paragem aos veículos na estrada, com um alcance luminoso considerável mesmo em dias muito claros.

Estes faróis acendem-se e apagam-se alternadamente, e com eles estão conjugados dois farolins suportados pela própria cancela, um dos quais, situado a meio da cancela, é também de luz vermelha-relâmpago, e o outro suspenso da extremidade livre da cancela, é de luz vermelha fixa. A função destes farolins é de chamar a atenção para a posição das cancelas quando descidas.

O intervalo de duração do anúncio da aproximação de comboios da citada passagem de nível é variável com a velocidade dos comboios, considerando que se entende por anúncio de aproximação todo o tempo decorrido desde que se acendam os faróis para a estrada até que estes se extinguem.

A duração do anúncio varia sensivelmente entre 1 minuto para os comboios mais rápidos (*Foguete* e *Sud-Express*, a velocidade da ordem dos 100 kms. hora) e 3 minutos para os comboios mais lentos (tranvias e de mercadorias, a velocidade média da ordem dos 40 kms. hora).

Desde que o último rodado do vagão da cauda duma composição liberte a passagem de nível, cessa automaticamente por desnecessário o anúncio da aproximação do comboio, e então extinguir-se-ão os fogos-relâmpagos nos faróis e nos farolins das cancelas; estas últimas, comandadas pelos respectivos motores eléctricos, elevar-se-ão até à vertical restabelecendo-se as condições de livre trânsito na estrada, se não houver um comboio a circular em sentido oposto.

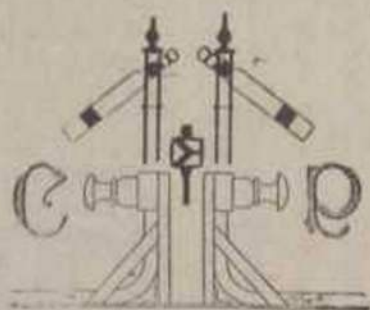
Normalmente, não havendo circulações na via férrea em marcha para a passagem de nível, os faróis de luz vermelha montados nos mastros das cancelas encontram-se apagados; e estas últimas levantadas em posição vertical, dando livre passagem aos veículos na estrada.

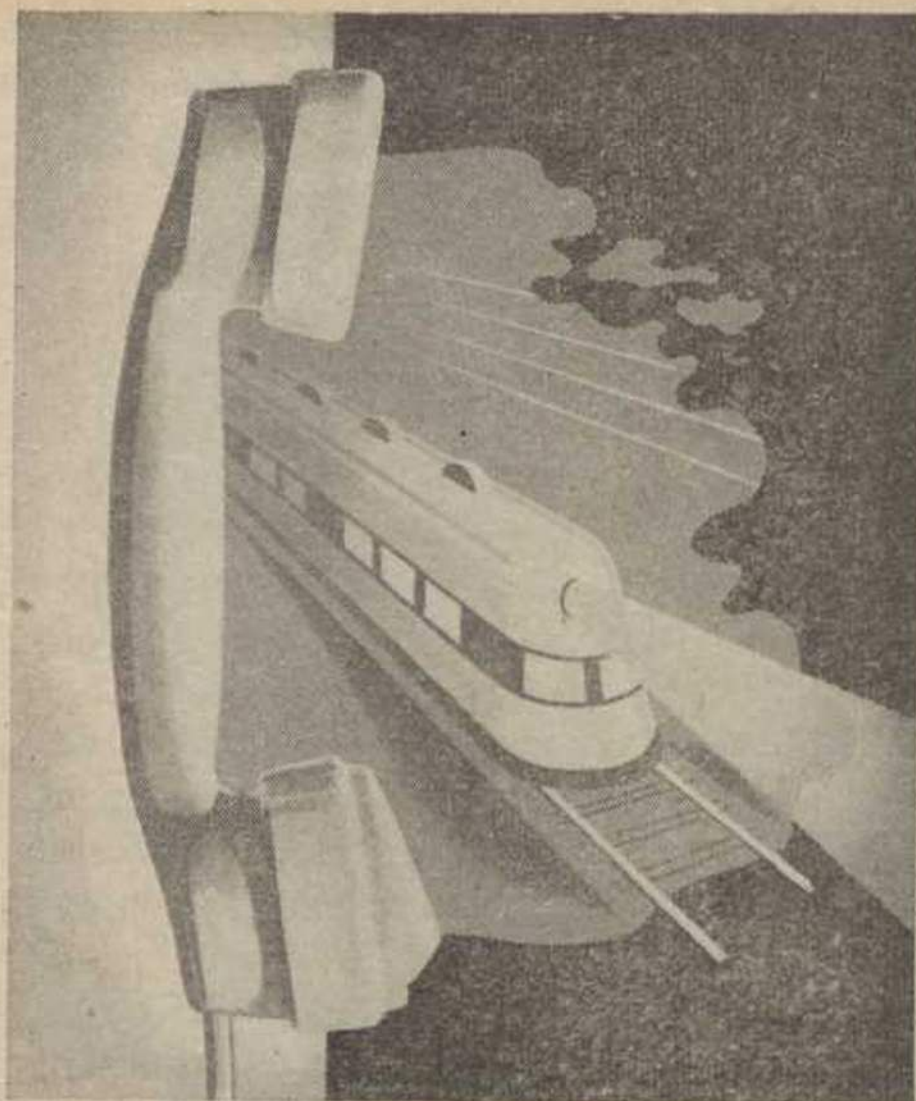


Abertura das cancelas depois da passagem dum comboio

mo a extremo da estrada, tem por fim facultar a um veículo que esteja transpondo a via férrea no momento em que as barreiras começam a descer, a possibilidade de prosseguir a sua marcha sem ficar entalado entre as cancelas.

Dois faróis montados em cada mastro das





O Telefone ERICSSON ao serviço dos Caminhos de Ferro

SOCIEDADE ERICSSON DE PORTUGAL, LDA.
RUA FILIPE VOLQUE, 7, 1.º - LISBOA
Telef.: (P. P. C. - 2 linhas) - 57133 - Teleg.: Ericsson



**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 Companhia de Seguros

BONANÇA

Sede: Rua Aurea, 100 — LISBOA



COMPANHIA DE SEGUROS
TRANQUILIDADE

FUNDADA EM 1871

CAPITAL E RESERVAS EM 1953

252.320.740\$89

SINISTROS PAGOS NOS ÚLTIMOS
10 ANOS

449.695.922\$30

LISBOA

PORTO

**ANGOLA
MOÇAMBIQUE**

FÁBRICA DE CALÇADO **TIP-TOP**

Armando da Costa Almeida & C.ª

SRS. FERROVIARIOS — Calcem os vossos filhos com calçado **Tip-Top**, cómodo, elegante e que não tortura as crianças — Peçam sempre em qualquer armazém de Viveres da Companhia calçado **Tip-Top**

MOINHOS — CUCUJÃES

Tel. 210 (Rêde S. João da Madeira)

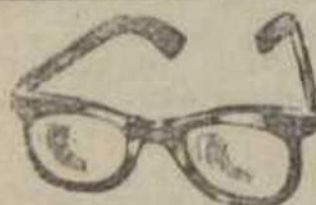


O MAIS RESISTENTE
ENTRE OS RESISTENTES

Manuel Alves

Ribeira

FIÃES



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.ª
RUA DA MADALENA, 182-B (Frente à R. Santa Justa)

**SKF**

ROLAMENTOS CHUMACEIRAS

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

CALÇADO

ZARCO**COSTAS (Irmãos) & C.^a**

Tel. 152

S. João da Madeira

MOBÍLIAS

Em branco e acabadas. Sempre grande sortido.
Facilidades de pagamento.*Descontos especiais aos srs. Ferroviários*

() ()

MARCENARIA SANTOS, L.^{da}

FÁBRICA DE MÓVEIS

OLIVEIRA DE AZEMEIS**Telef. 33**

S u m á r i o

Centenário dos Caminhos de Ferro da Noruega
Nova sinalização das passagens de nível, pelo

Inspector Técnico Raúl José Viegas

Homenagem e confraternização de ferroviários

A Suíça e as suas vias de comunicação

Regulamentação dispersa

Para a História: Caminhos de Ferro Portugueses

O Túnel do Rossio

Caminhos de Ferro do Ultramar

A Pomba - Caminho de Ferro

Perguntas e Respostas

Lá por fora...

Bom humor

Excursão de Ferroviários Portugueses

Importante aperfeiçoamento em sinalizações de
passagens de nível

NA CAPA — O sr. Ministro das Comunicações,
acompanhado pelo Presidente do Conselho
de Administração e Director Geral da C. P.
inspeccionando as novas automotoras eléctricas
«Diesel», que entraram ao serviço nas
linhas férreas portuguesas.

TELEFONE: 51844-PPC

Quartos com apartment / Telefone e telefonia em todos os
quartos / Aquecimento Central (chaufage) / Camas equipa-
das com colchões de molas (sistema francês) / DIÁRIAS com-
pletas ou só quartos / ALMOÇOS E JANTARES**1.^a CLASSE****Pensão PINTO BESSA****RESTAURANTE**Na sua categoria é considerada uma das melhores do País
*A única que faz descontos aos ferroviários e famílias***RUA DA ESTAÇÃO, 54-56**
(em frente à Estação de Campanhã)**P O R T O****SNRS FERROVIÁRIOS!...***Nas suas compras de Fazendas de Lã consultem sempre:***BRAZ & MONTEIRO — Covilhã***Completo sortido para homem e senhora***Modernos casacos de senhora em padrões exclusivos***Descontos especiais — Enviamos amostras*