

## MATERIAL FERROVIARIO

Material circulante — Instalações de derivação — Cabrestantes para manobra de material rolante — Planos inclinados (elevadores) Placas Giratórias — Transbordadores — Locomotivas — Aparelhos para mudar eixos e «bogies» de locomotivas — Parafusos, crapauds e tirafundos

**WIESE & C.<sup>A</sup>, L.<sup>DA</sup>**  
Rua do Alecrim, 12-A

Representantes das seguintes firmas:

Kockums Mekaniska Verkstads Aktiebolaget  
Windhoff Rheiner Maschinenfabrik  
H. B. Seissenschmidt A. G.

SEÇÃO MARÍTIMA:  
Telef. 34 331

SEÇÃO TÉCNICA:  
Telef. 23 497

## ANTÓNIO BARÓ

Representante das Fábricas GARDY

MATERIAIS ELÉCTRICOS PARA ALTA  
E BAIXA TENSÃO

### ESPECIALIDADES GARDY

Corta-circuitos e cartuchos de alto poder de corte

Interruptores de comando frontal

Comutadores de voltmetro e de ampermetro

Interruptores e comutadores COMBI

Disjuntores para iluminação e força motriz

Disjuntores MAJOR, MARINE e MINIHUILE

Seccionadores com dispositivos de corte em carga, etc.

Rua da Assunção, 99, 2.<sup>o</sup>

LISBOA

Telefone 31 726

Teleg. YDRAG

# EMELLI

Telefone 27210

Tudo para electricidade

FORNECEDORES DA C. P.

Lustres de cristal da Boémia  
(Nova remessa)

Salão de exposição e vendas

NA

97, R. de S.<sup>ta</sup> Justa, 99

(Junto à Rua do Ouro)

L I S B O A



**GARANTA-SE CONTRA  
ACIDENTES PESSOAIS**

*com uma apólice da Companhia de Seguros*

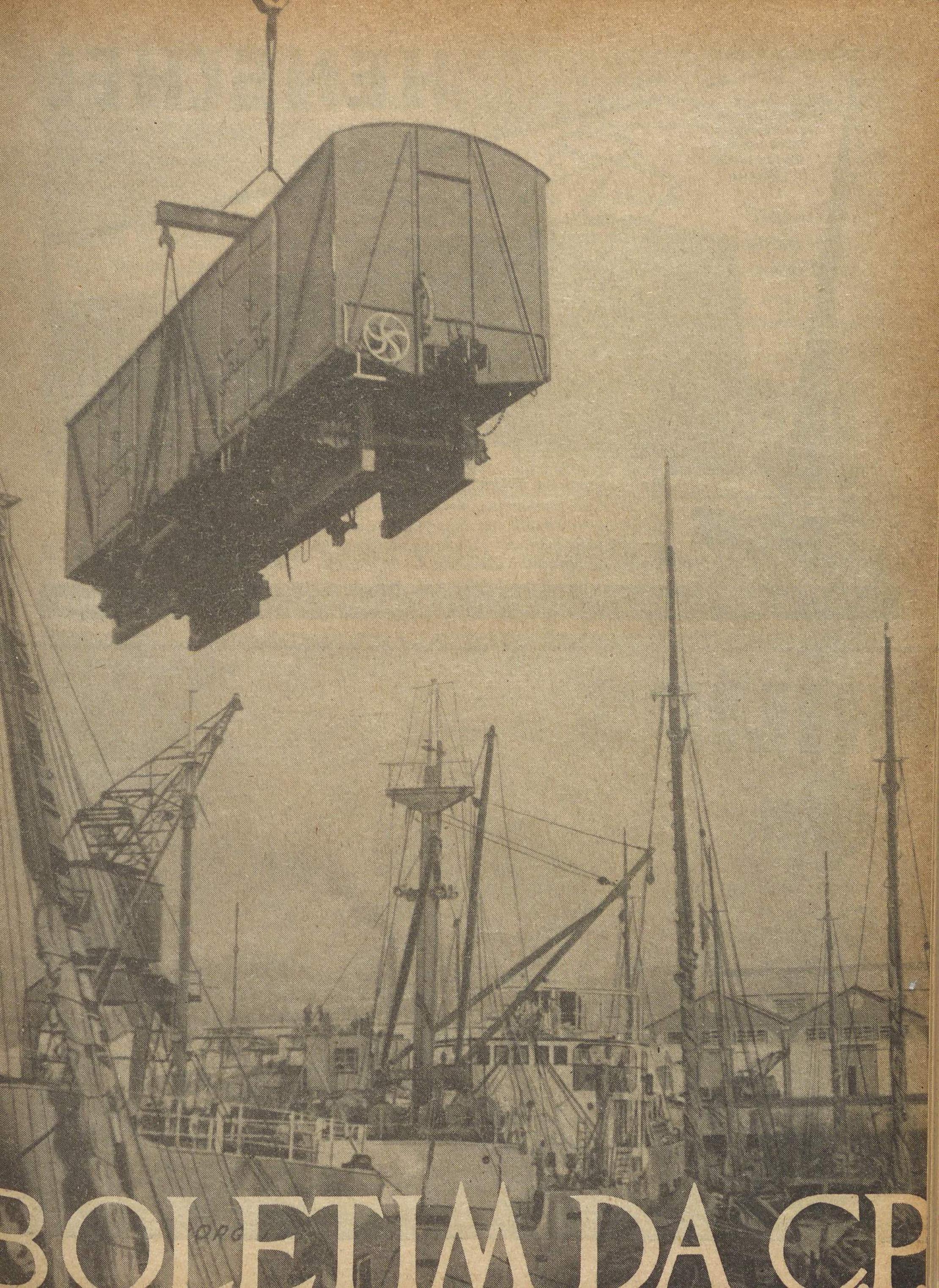
**B o n a n ç a**

Vai para férias?

— Segure a sua mobília contra roubo na Companhia de Seguros

## BONANÇA

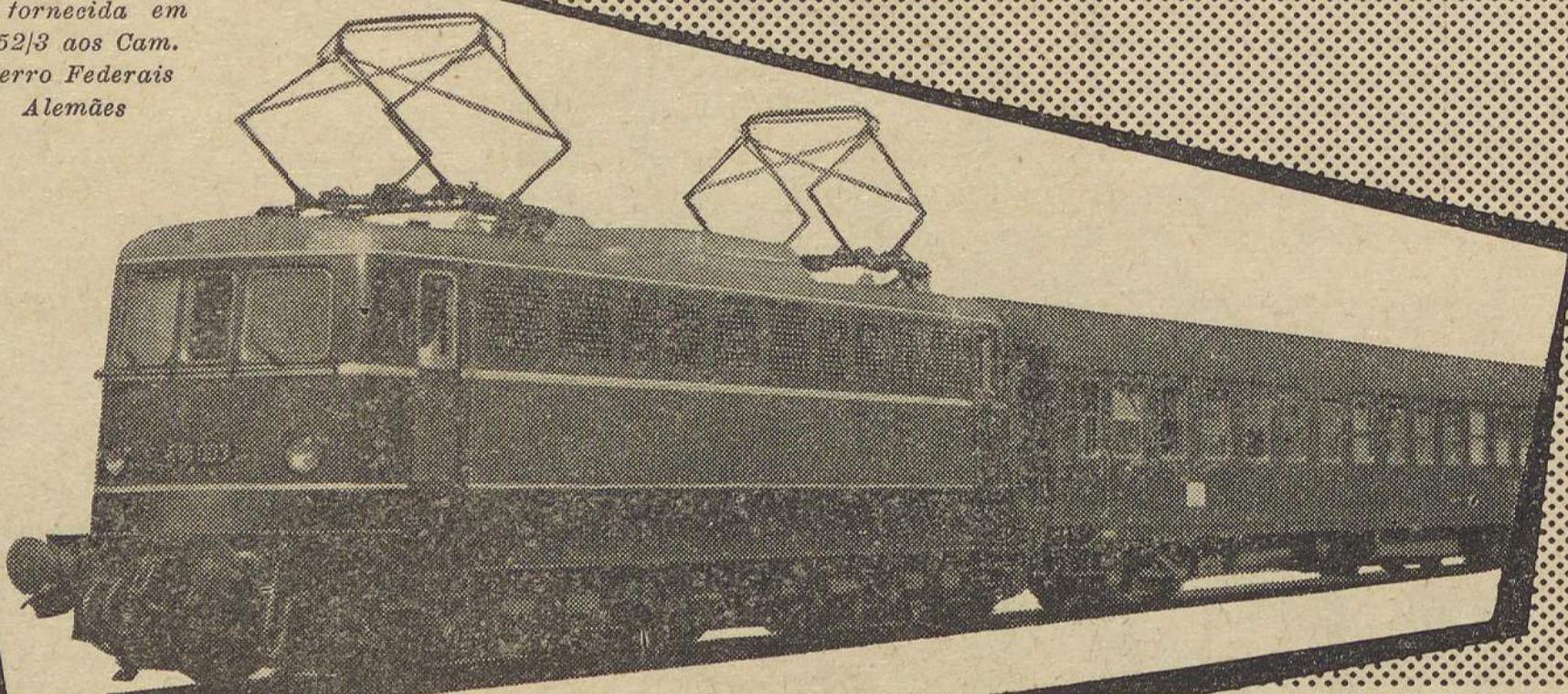
Sede: Rua Aurea, 100 — LISBOA



BOLETIM DA CP

# HENSCHEL

*Locomotiva eléctrica fornecida em 1952/3 aos Cam. Ferro Federais Alemães*



## **Programa de fabricação de locomotivas:**

## Locomotivas a vapor para linhas principais, fins industriais e de construção

Locomotivas a vapor sem fogo / Locomotivas de condensação HENSCHEL

Locomotivas eléctricas / Locomotivas diesel-eléctricas Henschel-General-Motors

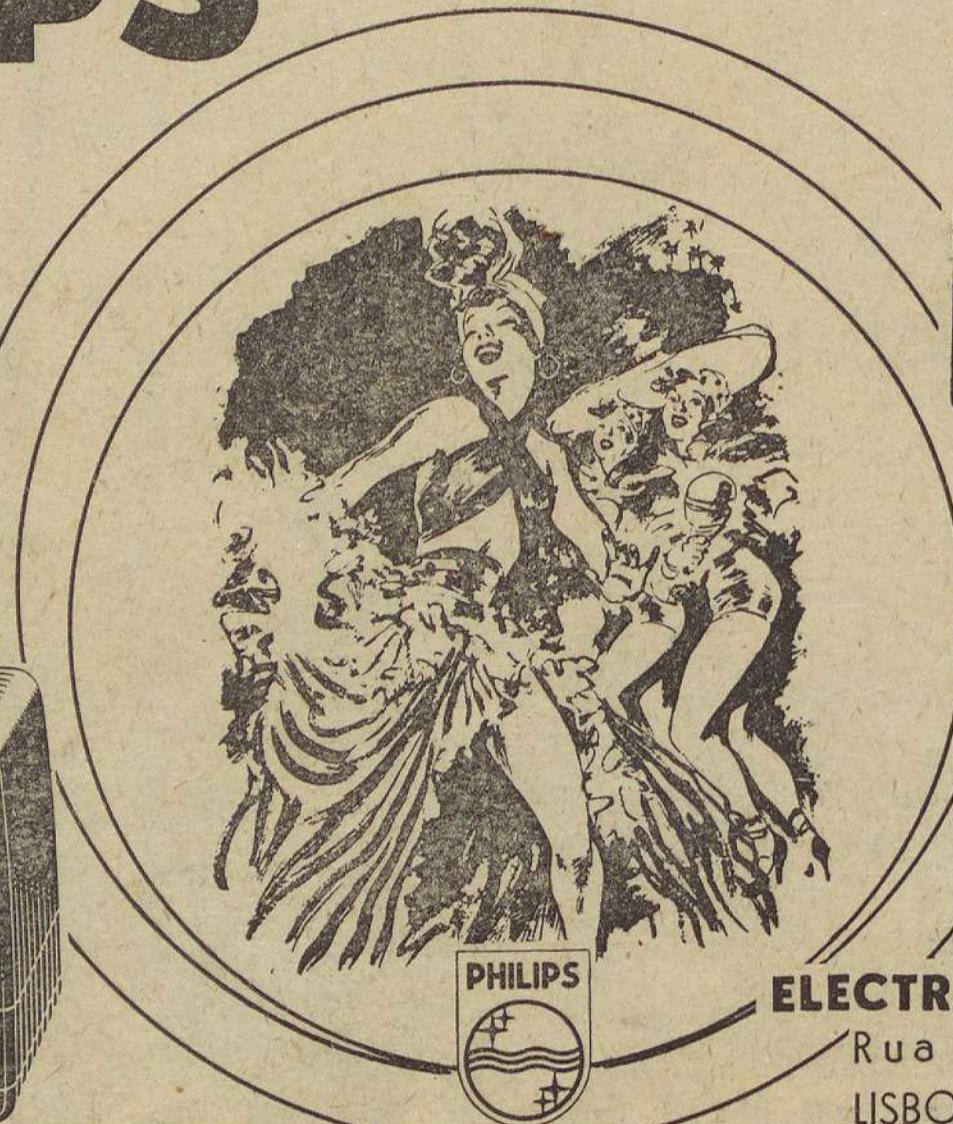
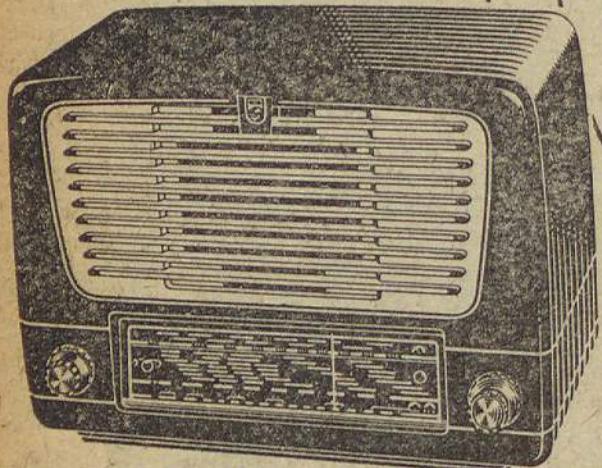
## Locomotivas diesel hidráulicas.

**HENSCHEL & SOHN** GM KASSEL

REPRESENTANTE: CARLOS EMPIS · RUA DE S. JULIAO, 23 · LISBOA

# PHILIPS

# *Rádio* 1955



A V E N D A N O  
A G E N T E O F I C I A L

Erol

## MAIORES FACILIDADES DE PAGAMENTO

# BOLETIM DA C.P.

N.º 308

FEVEREIRO — 1955

ANO 27.º

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

PROPRIEDADE

da Companhia dos Caminhos  
de Ferro Portugueses

FUNDADOR: ENG.º ALVARO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR

Eng.º Roberto de Espregueira Mendes

EDITOR: ANTÓNIO MONTES

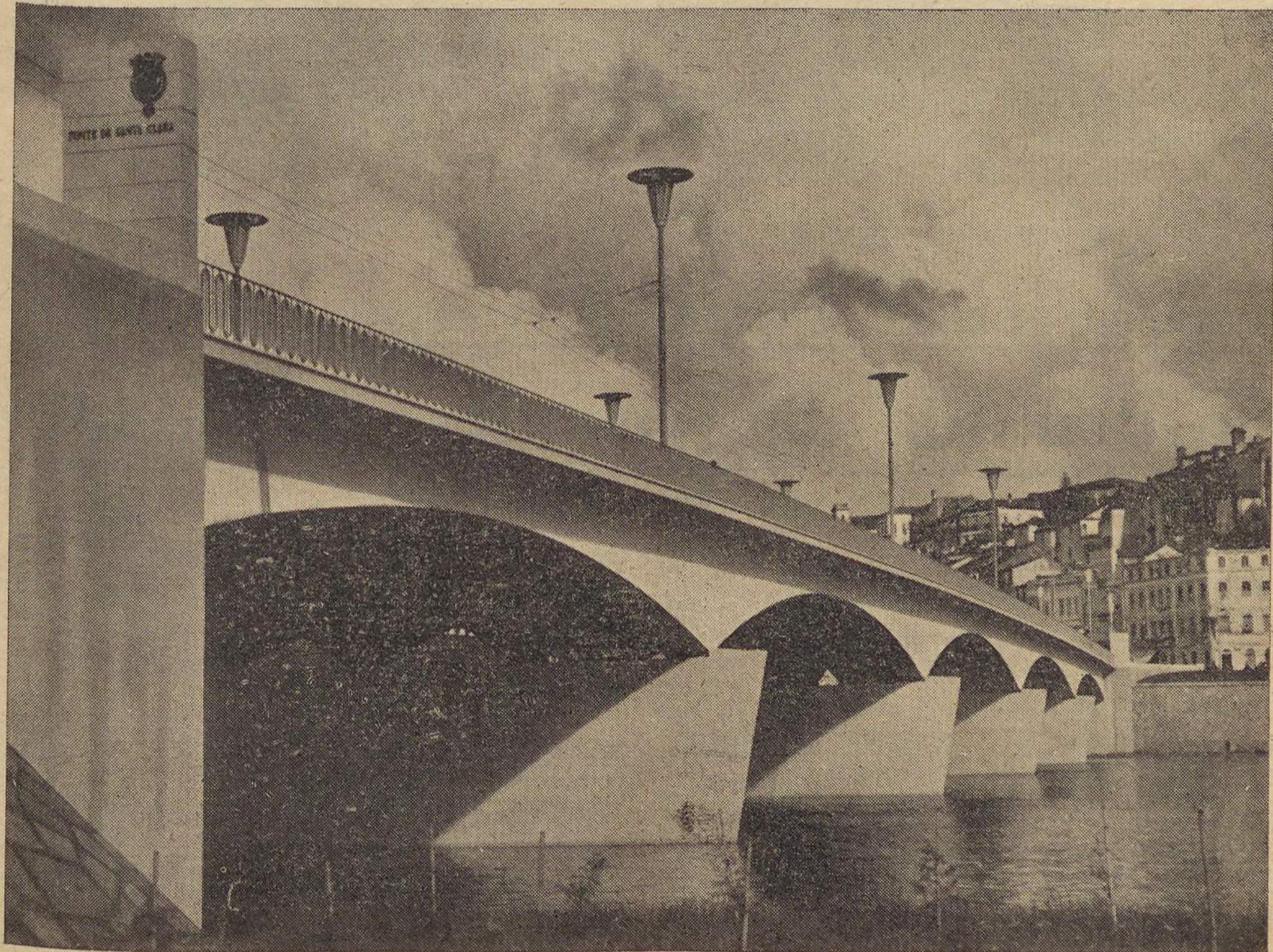
ADMINISTRAÇÃO

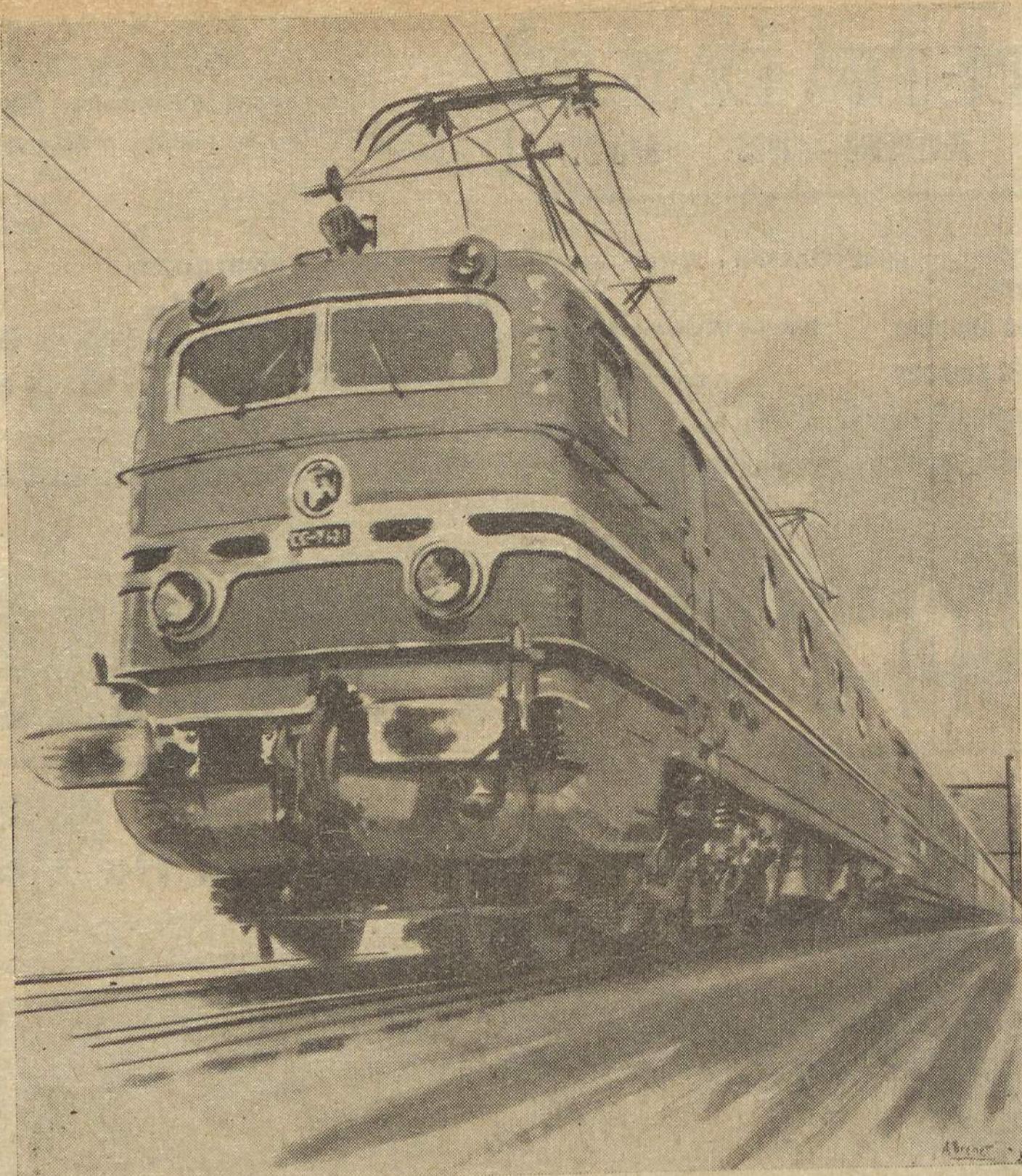
Largo dos Caminhos de Ferro  
— Estação de Santa Apolónia

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

# Coimbra e os seus melhoramentos

**A nova ponte de Santa Clara, sobre o rio Mondego**





A composição francesa detentora do actual máximo mundial de velocidade em caminho de ferro

## O CAMINHO DE FERRO AO SERVIÇO DO PROGRESSO

# No domínio das grandes velocidades

**A**NDAR depressa, cada vez mais depressa, constituiu sempre preocupação dominante da humanidade e na época febril que vivemos representa norma fundamental de vida. «Time is money» é adágio britânico que todos proferem e reconhecem como verdadeiro.

Por outro lado, o natural espírito de emulação entre os homens transformou em verdadeiro culto o desejo do mais rápido, do mais alto e do mais distante.

Todas estas razões têm dado origem a que

se atingissem, pelas mais variadas formas de transporte, velocidades cada vez mais vertiginosas, altitudes quase inconcebíveis e distâncias sem escala verdadeiramente prodigiosas.

E porque as distâncias se vencem hoje em muito menor tempo do que ontem, já se diz que o Globo que habitamos está cada vez mais reduzido...

No domínio das grandes velocidades e no tocante aos caminhos de ferro, à semelhança aliás do que se verifica com os restantes

meios de transporte igualmente evolutivos, muitos têm sido os progressos alcançados pela técnica ferroviária no sentido de proporcionar a todos os seus utentes transportes rápidos e cómodos em condições de segurança absoluta.

Dentro deste objectivo inúmeros foram os ensaios realizados, — padrões indicadores do caminho a seguir no desenvolvimento do caminho de ferro.

No princípio deste século já as experiências demonstravam a possibilidade de se atingirem, na via férrea, os 200 km./h.. Mas o que tem interessado aos técnicos ferroviários não é alcançar velocidades sucessivamente elevadas, com carácter mais espectacular do que produtivo, utilizando protótipos especialmente projectados para os ensaios. O que se tem procurado actualmente é a generalização das altas velocidades conseguidas em marchas de ensaio aos comboios regulares de passageiros—embora, é óbvio, com prudente fixação de margem de segurança,— *recorrendo-se unicamente a locomotivas rigorosamente de série rebocando composições de peso normal*. Só assim os resultados obtidos dentro do domínio das grandes velocidades poderiam tornar-se úteis e ao alcance dos que se servem do caminho de ferro.

Com base em elementos publicados na revista francesa «La vie du rail», de Março de 1954, referiremos, sucintamente, por ordem cronológica, os principais resultados conseguidos, nos últimos 20 anos, na via férrea, com material absolutamente de série.

Em 1934, nos E. U. A., com tracção diesel-eléctrica, (composição Zephyr, da Budd) chega-se a atingir, no percurso Denver-Chicago, 180 km./h.. Ainda nesse mesmo ano, entre Nova-York e Filadelfia alcança-se, com tracção eléctrica, (locomotiva tipo 2D2, da Westinghouse), 192 km./h..

De 1935 a 1939 numerosos ensaios foram efectuados em diversas redes ferroviárias no tocante às grandes velocidades.

Em 1937, nos caminhos de ferro franceses, uma automotora clássica «Bugatti» atinge 196 km./h., entre Conneré e Le Mans.

Em tracção a vapor, os ingleses e alemães, sobretudo, rivalizam com as suas experiências, fazendo uso de locomotivas a vapor tipo 231 e 232: na linha Londres-Newcastle che-

ga-se aos 202 km./h. e na linha Berlim-Hamburgo aos 208 km./h..

Em 1938 a França recomeça os seus ensaios, com tracção eléctrica. Alcança-se, em condições desfavoráveis de vento, 185 km./h. (locomotiva tipo 2D2, de S. W.). E os italianos, na linha Roma-Nápoles, conseguem 203 km./h. (locomotiva Breda-Marelli).

Em 1939 os alemães, no percurso Berlim-Hamburgo, com uma composição aerodinâmica Diesel Maybach, de série, atingem 215 km./h., ficando detentores do máximo de velocidade dessa época, em caminhos de ferro.

Depois de 1945 e não obstante todos os estudos e experiências levadas a efeito, na Europa com tracção eléctrica e nos E. U. A., com tracção diesel-eléctrica, não foi ultrapassada a velocidade dos 215.

Só em 1954—em 21 de Fevereiro, precisamente—os franceses conseguiram atingir, com tracção eléctrica, a elevada velocidade de 243 km./h. (67,50 metros por segundo!), num troço da linha Paris-Lyon, chamando deste modo a si o máximo mundial. Tinha sido utilizada—como o «Boletim da C. P.» nessa altura noticiou—a locomotiva de série CC 7121, rebocando 3 carruagens com lastro, num peso total de 111 toneladas.

É importante lembrar que todos os esforços do caminho de ferro a favor duma locomoção mais veloz são tanto mais de evidenciar quanto é certo que, ao invés do verificado com os outros meios de transporte—nomeadamente o automóvel—a cada progresso em velocidade e em comodidade corresponde a criação de material mais pesado e resistente, a necessidade de estruturas mais reforçadas da via e a imperiosidade de uma sinalização mais completa. Isto traduz-se, como é evidente, num maior somatório de encargos de exploração que o organismo ferroviário é o único a suportar e a que há a acrescer uma redução de lugares oferecidos ao público que tais melhoramentos quase sempre exigem.

Confere-lhe no entanto a honra de constituir, no meio terrestre—com os «expressos» e «rápidos»—a forma de locomoção normal mais veloz e cómoda do mundo e a consoladora certeza de corresponder às exigências de transporte de hoje em dia e de amanhã.



O Sr. Director-Geral da Companhia felicita a Mãe de uma das crianças contempladas

# Uma louvável iniciativa

## A Árvore de Natal do Serviço da Estatística e Estudos

DENTRO das comemorações tradicionais da festiva quadra do Natal, teve mais uma vez lugar, em 22 de Dezembro último, no Serviço de Estatística e Estudos, em Santa Apolónia, uma pequena cerimónia de iniciativa exclusiva do pessoal daquele Serviço.

Esta festa, como aliás as outras que desde há 5 anos têm sido levadas a efeito, tem-se realizado com o objectivo de beneficiar, com brinquedos e agasalhos e ainda com um berço com enxoval completo, filhos de ferroviários.

A iniciativa é tanto mais digna de louvor quanto é certo que se tem confinado, inteiramente, ao pessoal do referido Serviço, com dádivas obtidas por subscrição entre os agentes daquele sector.

Embora modesta, nem por isso deixou de ser encantadora a cerimónia realizada, já pelo

que representa em amor e coração, já pela insistência em se querer manter, e cada vez com maior vulto, um propósito digno dos maiores aplausos e que felizmente vai já constituindo tradição.

Assim o compreenderam todos quantos promoveram a festa e todos quantos a ela quiseram associar-se—que muitos foram.

Ao acto dignou-se assistir o Director-Geral da Companhia, Sr. Eng.º Espregueira Mendes, que estava acompanhado por todos os Subdirectores—Srs. Eng.ºs Pedro de Brion, Campos Henriques e Henrique Bravo. Numerosos funcionários superiores e muitos empregados estavam igualmente presentes.

Antes da entrega das prendas o Sr. Doutor Faria Lapa, Chefe da Divisão Comercial — a que o Serviço de Estatística e Estudos pertence — pronunciou algumas palavras alu-

sivas ao significado da cerimónia e agradeceu a presença do sr. Director-Geral e dos srs. Subdirectores.

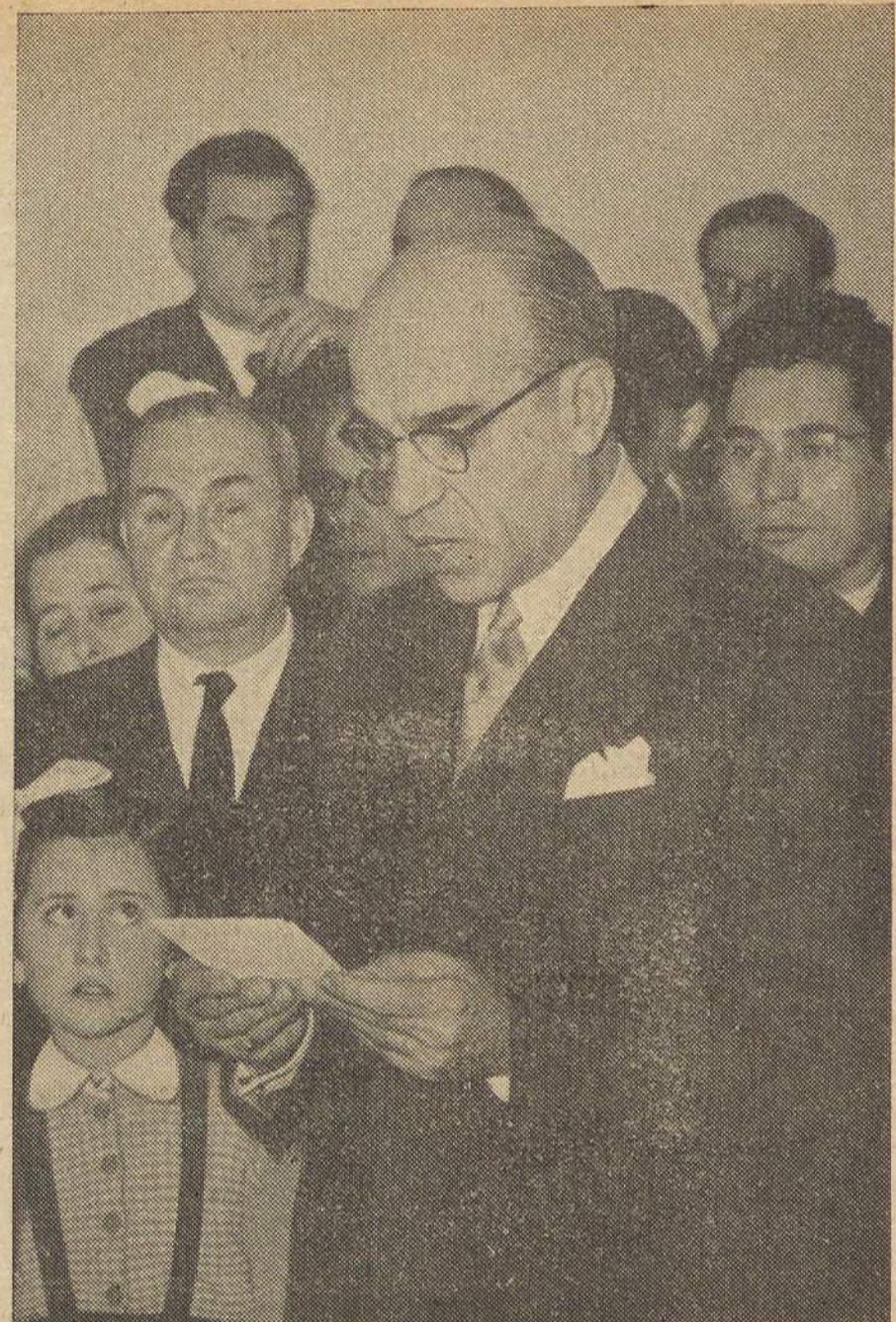
O Sr. Director-Geral pronunciou, em seguida, o discurso que aqui reproduzimos na íntegra :

«Volto este ano, mais uma vez, a assistir a esta cerimónia tão simpática. A singeleza com que é rodeada ainda aumenta o seu poder de simpatia.

Repetindo o gesto dos 5 anos anteriores, as senhoras mecanófragas da Estatística, com a colaboração do restante pessoal do Serviço, confeccionaram um enxoval e armaram um berço para os ofertar a um recém-nascido, filho de ferroviário. E não esquecendo os contemplados de outros anos, e os filhos dos próprios empregados do Serviço, a eles destinaram as lembranças que decoram esta árvore do Natal.

Nesta ocasião — vésperas de Natal — em que se comemora a data em que veio ao Mundo Aquele que, em nome de Deus, ditou a paz e o amor entre os homens, tem este acto um significado magnífico.

Que simbolismo maior se poderia desejar do que escolher esta época para transmitir aos pais de um recém-nascido o fruto do trabalho dedicado de um ano?



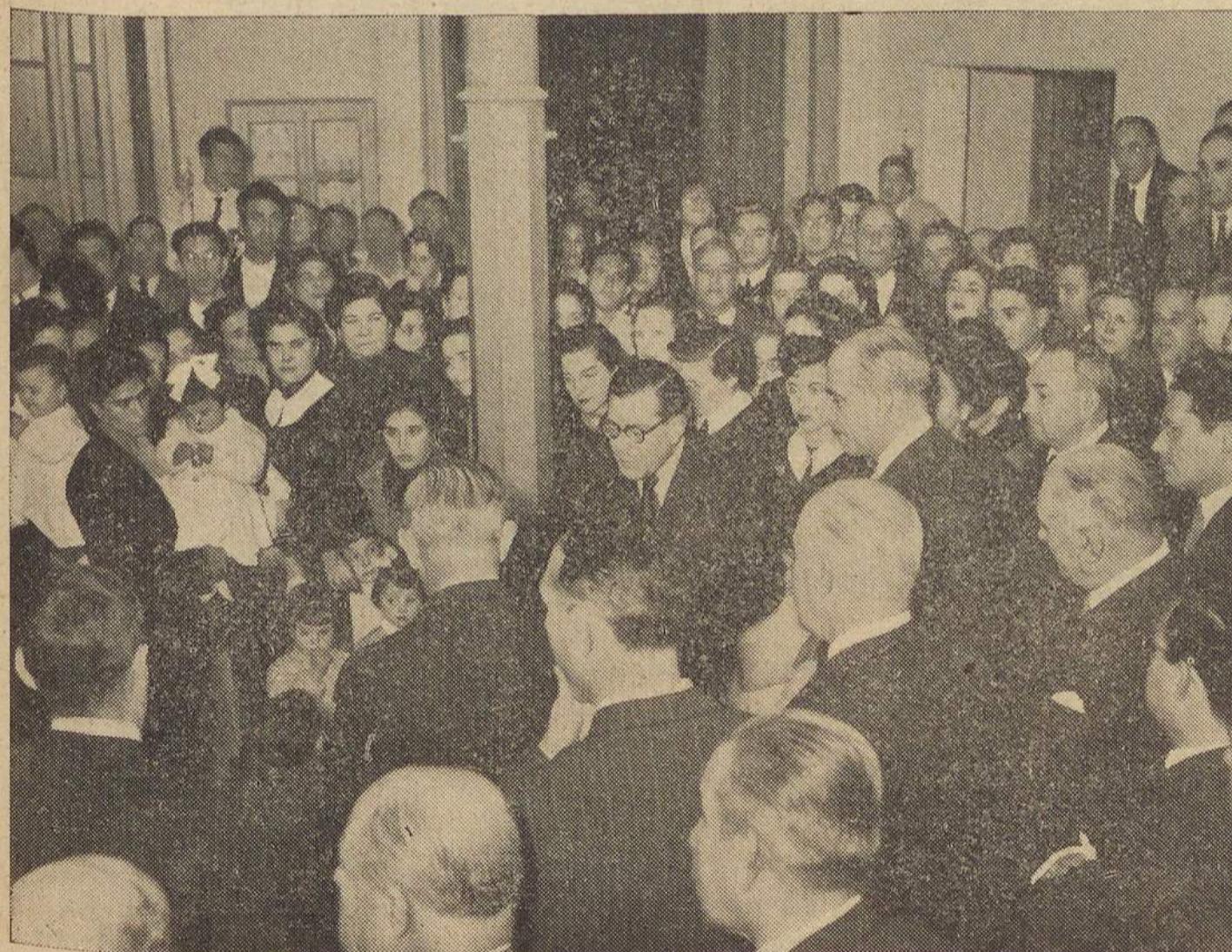
O Sr. Director-Geral, discursando, louva a iniciativa do pessoal do Serviço da Estatística e Estudos

Mas este facto tão simples, ou a sua intenção, tem para mim ainda outro significado por ser o contemplado filho de um ferroviário.

Vincula-se assim fortemente o laço que estreita todos os que trabalham para a Empresa, todos os que para ela afinal vivem constituindo uma grande Família.

Apesar das dificuldades que a todos nós têm aflijido, mantém-se vivo o sentimento que nos une, e faço votos por isso de melhores dias para a Empresa e portanto para todos nós.

O meu aplauso,



Um aspecto da assistência

pois, para as senhoras empregadas e para todo o pessoal do Serviço, que tão dedicadamente afirmam a sua cooperação pelo gesto gentil que repetem. O meu aplauso também ao Chefe do Serviço, que sabe criar um ambiente de trabalho propício a manter-se esta salutar e louvável iniciativa.

Finalmente os melhores louvores e agradecimentos para o Doutor Faria Lapa, pelo brilho e inteligente orientação que sempre imprime aos Serviços que lhe são confiados».

Procedeu-se depois à entrega das prendas aos seguintes beneficiados:

*1 Berço e enxoval completo*—a Maria da Conceição de Azevedo, filha de António Lopes de Azevedo, carregador em Senhora da Hora.

*Peças de vestuário*—a Maria Valentina

Monteiro, filha de Albino Pinto Monteiro, carregador suplementar em Barqueiros.

Beneficiados dos anos anteriores, contemplados também este ano:

— Maria Isabel, filha de António de Sousa, Agulheiro de 2.ª, em Braço de Prata.

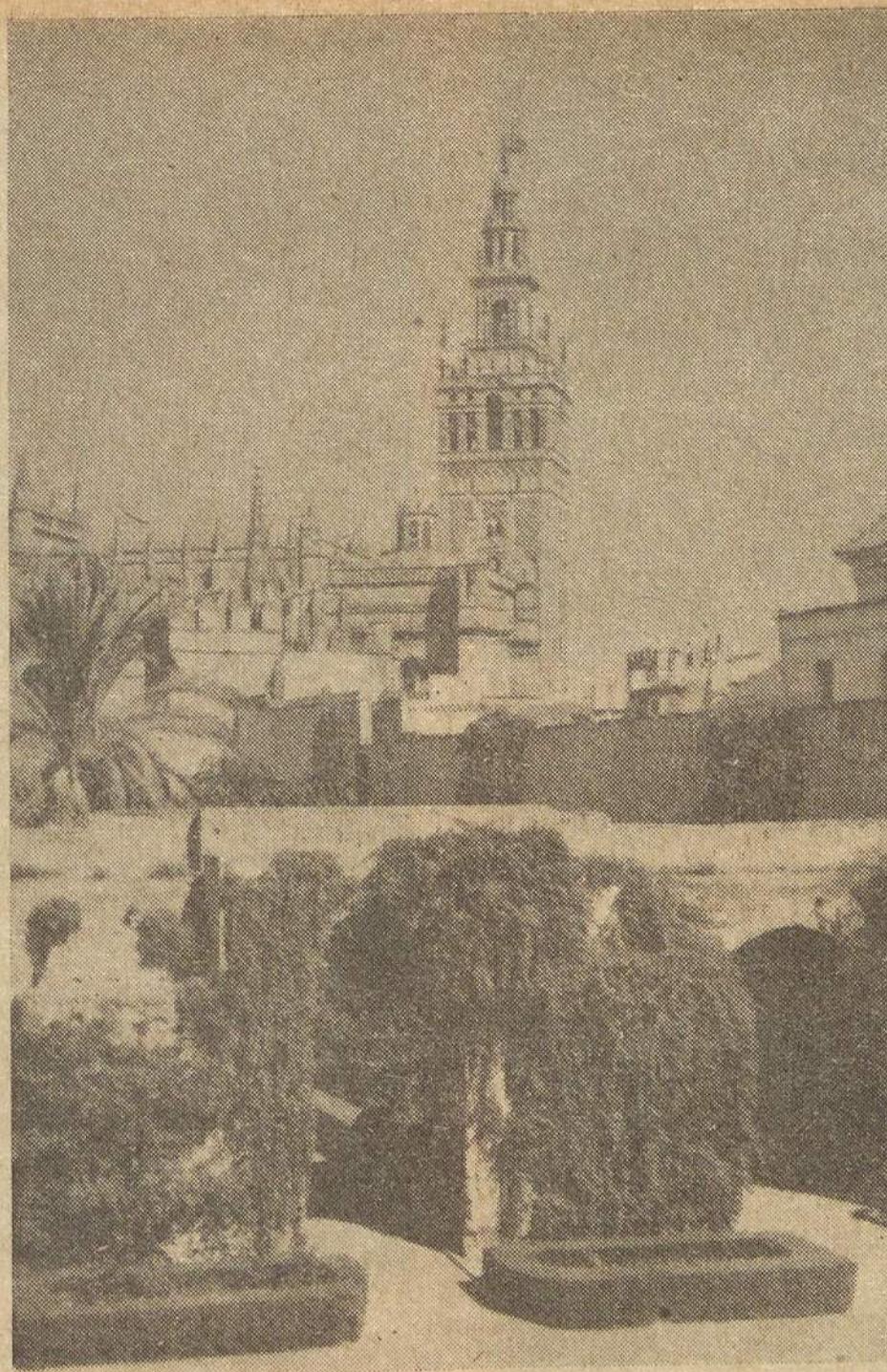
— Maria Leonor, filha de José Aires Gariso, carregador suplementar em Lisboa-P..

— Os irmãos gémeos Manuel José e Maria de Fátima, filhos de Manuel Joaquim, assentador do distrito 57, ao km. 186,111, em Soure.

«O Boletim da C. P.» associando-se à cerimónia realizada, felicita o Serviço da Estatística e Estudos e faz votos para que prossiga, como até aqui, para bem e para exemplo de muitos, tão louvável iniciativa,



Um grupo do pessoal promotor da festa realizada



A Giralda vista do Alcácer

# Excursão dos Ferroviários Portugueses

## Seviha e Grutas de Aracena

Por ALBERTO DA SILVA VIANA

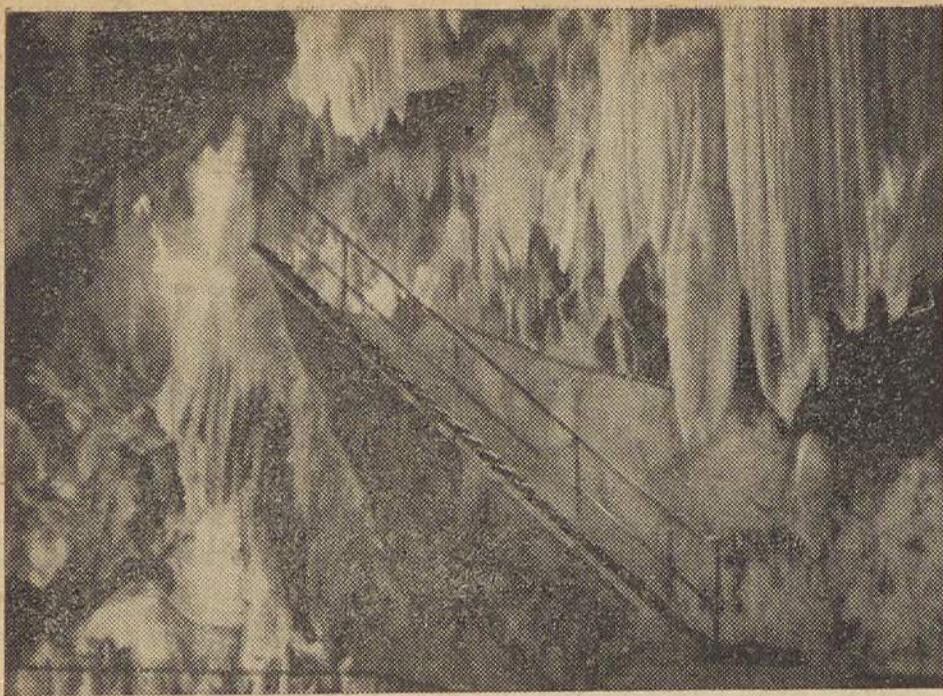
Chefe de Repartição do Serviço de Turismo e Publicidade

**S**EVIHA, a cidade mais espanhola da Espanha, castiça e caprichosa, maravilha erguida mágicamente nas planuras monótonas do Guadalquivir, síntese admirável de remotas civilizações, que nela deixaram traços inapagáveis, mereceu aceitação entusiástica para primeira excursão do ano além-fronteira.

Na bela manhã de domingo, 12 de Setembro, sob o Sol doirado, com o Tejo resplandecente, o «Évora» cortava mansamente as águas em direcção ao Barreiro, transportando 42 ferroviários e pessoas de família para uma excursão que mais tarde se revelaria sonho, lição viva e apaixonante de um passado histórico, artístico e literário, rico de testemunhos e evocações.

Beja é alcançada rapidamente, graças à excelente marcha do 8011. Um instante mais e eis-nos a caminho de Serpa e da fronteira de Ficalho, no moderno autocarro que assegurou o transporte dos excursionistas no longo trajecto de 222 quilómetros, que distanciam Beja de Sevilha.

Já declinava o dia quando o autocarro se deteve em Aracena, para visita às «Grutas de las Maravillas», aguardada com ansiedade pelos excursionistas. De surpresa em surpresa foram percorridos cerca de 1200 metros no subsolo da cidade, na mais extensa caverna da Península. Imagens fantasmagóricas, caprichos da natureza, efeitos caleidoscópicos, lagos de azul puríssimo, vastos salões como o de «La Cate-



Caprichos da Natureza. Grutas das Maravilhas, em Aracena

dral», cuja altura atinge 42 metros, deixam perplexo o visitante. Noventa minutos durou a peregrinação neste cenário de magia.

Prosseguida a marcha e desaparecida a luz do dia, não tardou que um clarão, ao longe, e uma multiplicação incessante de luzes dessem o anúncio da maravilhosa Cidade. Entrava-se nos bairros exteriores, a vida espanhola das «calles» mostrava-se exuberante e adensava de momento a momento. Mais uns instantes e eis-nos no famoso Bairro de Triana, no



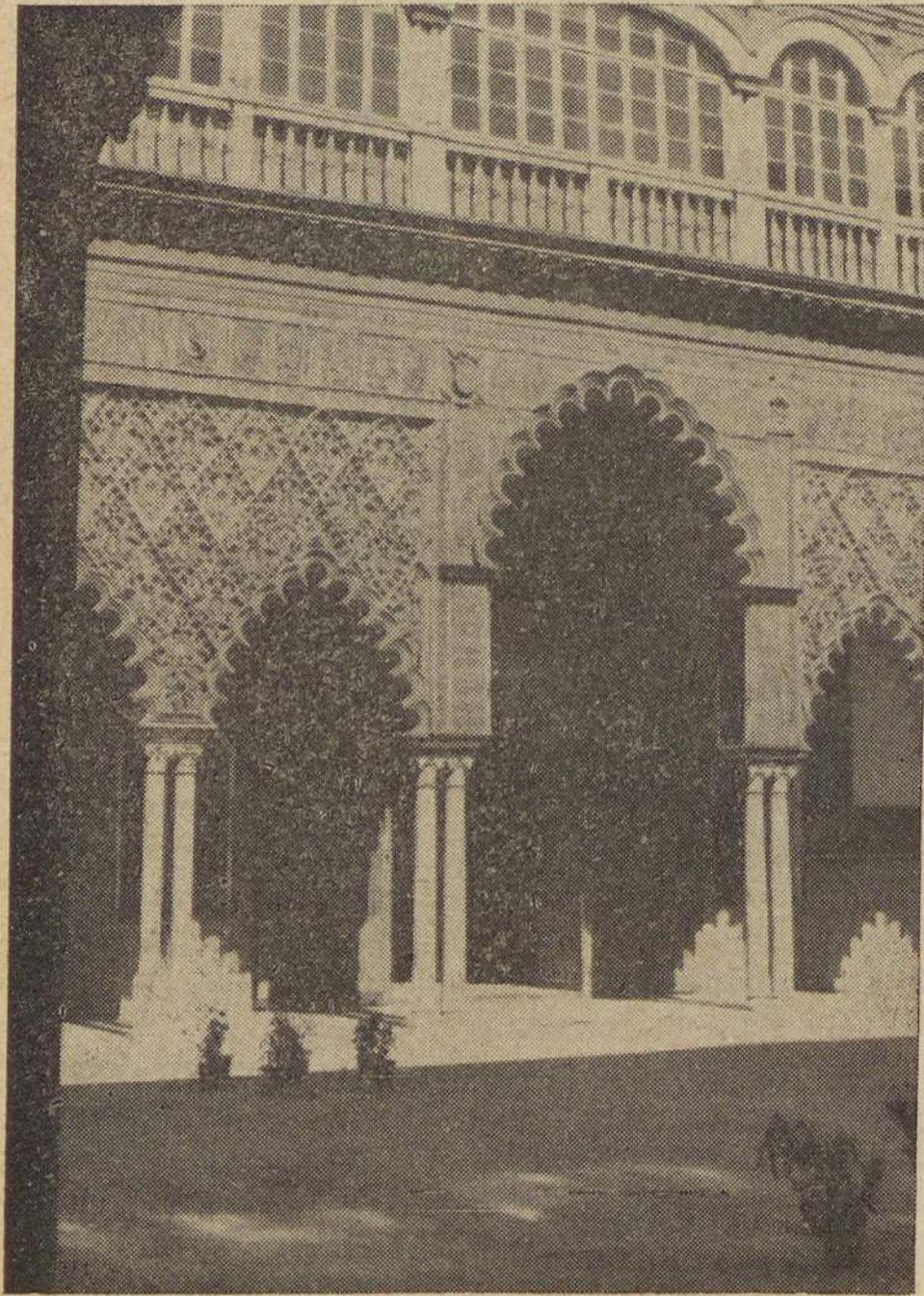
Uma das alas da majestosa Praça de Espanha

auge da animação... uma ponte, o Guadalquivir, a Plaza de S. Fernando, a «calle» de «las Sierpes»...

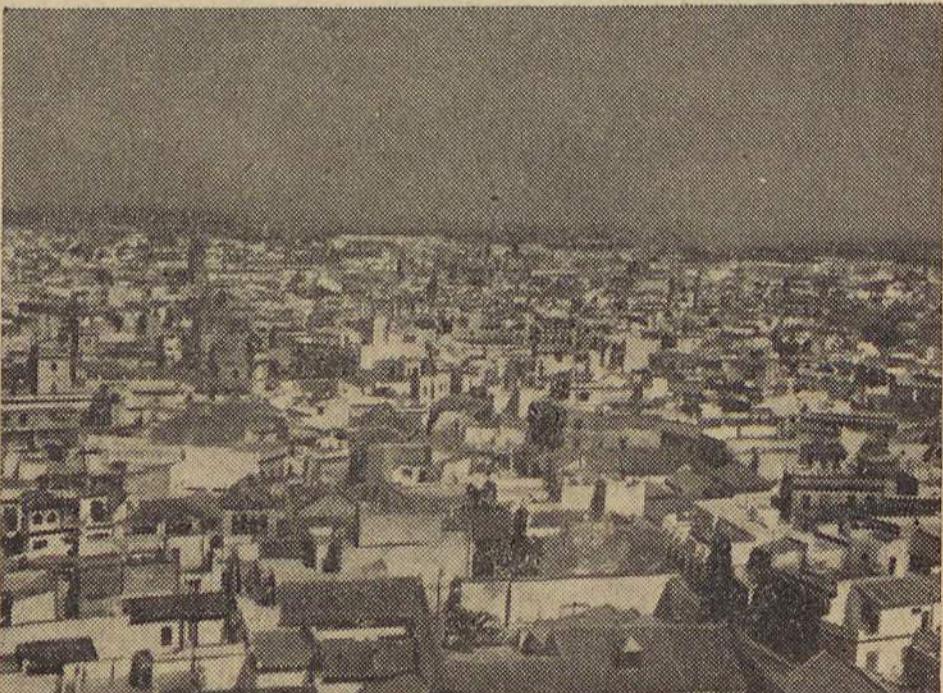
Sevilha, dos nossos encantos, era tudo quanto nos rodeava—um desejo que se efectivava, uma realidade que emocionava.

Na 2.ª feira seguinte, repousados da fadiga da viagem, partiu-se de manhã cedo, à descoberta dos tesouros da Cidade.

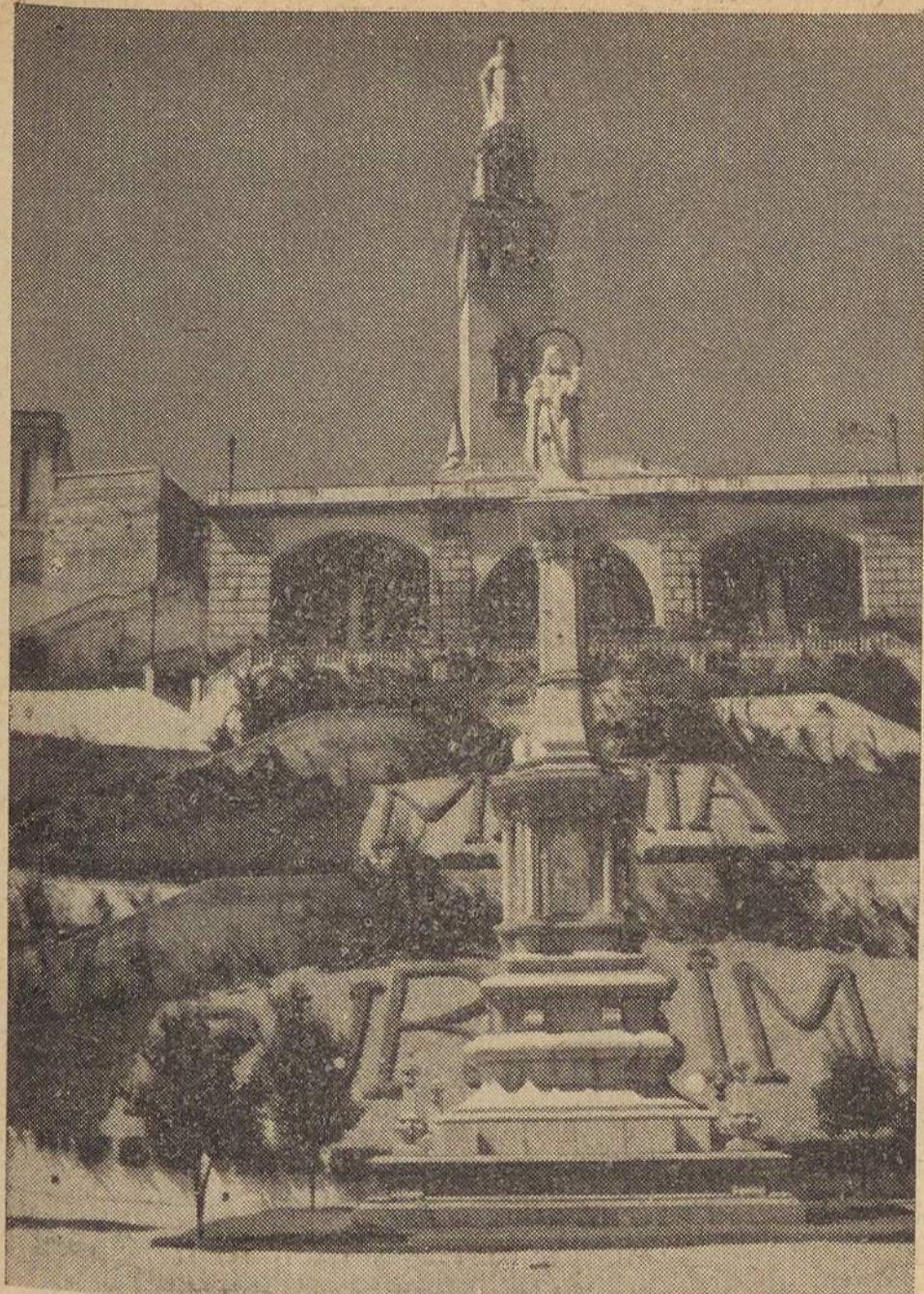
A Catedral, o mais vasto templo da Península,



Pormenor arquitectónico do Alcácer de Sevilha



O casario branco de Sevilha, maravilhosamente plano, visto da Giralda



Aspecto, em anfiteatro, do formoso Templo a Cristo, de San Juan de Aznalfarache

constituiu a primeira e mais apetecida visita prevista no programa. Após a reconquista cristã (1248), Sevilha trata de transformar a sua mesquita em catedral, mas só em 1402 começa a construção do grande templo — o maior do género depois da catedral de Milão. Um encadeamento de estilos que vai das origens muçulmanas ao gótico, ao renascentista, ao barroco e aos estilos modernos, marca o longo período de construção (120 anos) e as sucessivas fases de desenvolvimento desta maravilha arquitectónica. Uma a uma perpassam aos nossos olhos, as inúmeras preciosida-



As pombas do Parque de Maria Luisa em graciosa confraternização com os visitantes

des da Catedral: a Porta central, bela e vasta; as duas portas laterais, do século XV, as cinco naves com 36 colunas compostas de colunelos graciosos, o coro e as suas 117 cadeiras de estilo ogival, as grandes surpreendentes da Capela-mor e da Capela Real, a Sacristia dos Cálices com o famoso Cristo de Montañes, o lavrado laborioso dos túmulos, a Sacristia Maior onde, até há pouco, era guardado o Real Tesouro, o sepulcro de Cristóvão Colombo, trazido de Havana para Sevilha em 1898, as preciosidades artísticas das 54 capelas e dos 84 altares existentes nesta Catedral imensa...

Impossível fixar em notas rápidas todo este valioso recheio, onde tomam lugar de destaque os quadros de Goya, Zurbaran, Murillo, Ticiano, Van Dyck, Van der Weyden e de muitos outros conhecidos pintores.

Do lado norte da Catedral, o «Pátio de los Naranjos», onde se comentava o Alcorão e se discutia a guerra santa, e a Porta do Perdão da época mourisca.

Mal refeitos das surpresas arquitectónicas e ar-



Nem só a graça feminina entremece as pombas do parque Maria Luisa

tísticas da Catedral, eis-nos frente a outra maravilha de Sevilha: o *Alcázar*.

Palácio dos mouros nos tempos primevos, tornou-se mais tarde o Palácio dos Reis Católicos. Logo, no início da visita, o Salão dos Embaixadores, no rés-do-chão, impressiona pelo seu rendilhado colorido. Os arcos em ferradura, as ogivas das portas, arquadas e janelas, os capitéis dourados sobre fustes de mármore negro, cinzento e rosa, o dourado profuso de toda a sala, formam conjunto inebriante que enleia os sentidos.

Em redor do pátio das Donzelas e do pequeno e gracioso pátio das Bonecas, dispõem-se as salas do «Yeso», fiéis ao estilo mudejar. O conjunto revela-se bizarro, realçado por admiráveis azulejos e madeiras preciosas.

O andar nobre, construído sobre a base mourisca, em estilo renascentista, deliciou os visitantes com os seus sumptuosos salões decorados com magnificê-



Outro pormenor do Templo a Cristo, de San Juan de Aznalfarache

cia, ricos damascos e tapetes, dos quais alguns de traça oriental.

E o que dizer dos *jardins do Alcáçar!* Formosíssimos com as suas lindas fontes de mármore e azulejos. Os jardins de inverno e as curiosas galerias dos Banhos de Maria Padilha. Os renques de verdura que rodeiam o magnífico Pavilhão de Carlos V. Os jardins modernos, de muita frescura e delicioso florido.

Ah! Os jardins de Sevilha! Janelas abertas para a beleza eterna de uma Cidade em constante desenvolvimento. Só os jardins de Sevilha valiam uma viagem à Andaluzia. Cuidados, bem delineados, de florido variegado, de verdura artisticamente aparada, são o enlevo do visitante.

Houve que fugir a este encantamento. Outras preciosidades de Sevilha nos aguardavam.

Bem perto, a *Giralda*, «turris fortíssima», miradouro árabe do século XII, espreitava-nos e desde as primeiras horas da manhã vinha excitando a curiosidade dos excursionistas. Forçoso era visitá-la e fazer a ascensão da torre. Majestoso o panorama da Cidade visto lá de cima, do seu admirável varandim! O casario de sabor mourisco, encimado de terraços e eriçado de torres e minaretes, com oásis de verdura alastrava em redor, extenso, maravilhosamente plano e de alvura surpreendente. A nossos pés, o conjunto grandioso da Catedral, com os seus rebordos dentados.

Oh, Giralda famosa, que no dizer de Muñoz San Roman, «es como de carne morena, carne de mujer! Torre pontiaguda que tem «veinticinco lenguas para cantar la alegría de la Resurrección», cujas vozes «son las voces de la ciudad que palpita al unisono de su corazón»!

Estava cumprido o programá da manhã, repleto de seduções. Mas Sevilha tinha ainda algo de belo para mostrar, que pela tarde nos desvendaria.

Naquela hora de modorra, em que o Sol andaluz dardeja e convida ao refúgio, um trotar cadenciado despertava atenção nas ruas de Sevilha. Longa caravana de tipóias transportava românticamente os excursionistas para um passeio de apreciação turística da Cidade.

Da Praça de S. Fernando ao Bairro de Santa Cruz, da Praça de Espanha ao Parque Maria Luísa,

das margens do Guadalquivir ao Bairro de Triana, tudo foi desfilando numa corrente de imagens de inolvidável recordação.

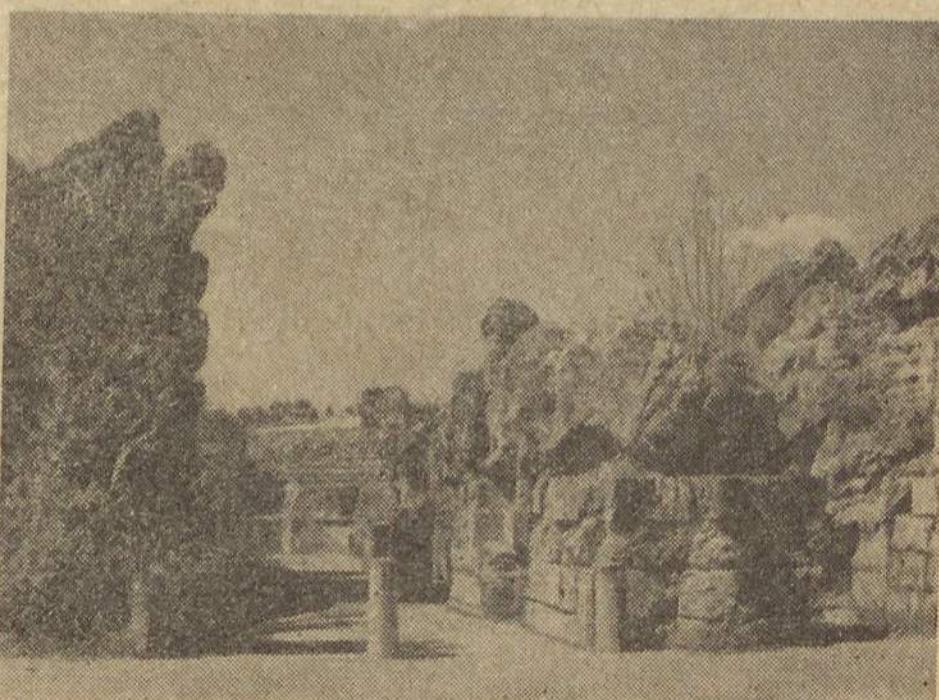
O *Bairro de Santa Cruz*, labirinto de ruelas, onde as casas e os candeeiros quase se tocam, típico e evocador dos velhos tempos, como o foi a nossa Mouraria. Vasos nas janelas, canteiros nos terraços, pátios floridos. Os pátios de Sevilha! Refúgio alegre dos habitantes na época dos grandes calores, inspirados no estilo das antigas casas romanas, são o jardim íntimo dos moradores, a sala de recepção. Quando os espreitamos através das grades rendilhadas, os olhos prendem-se neste ambiente delicioso, onde a arte e a verdura se entrelaçam: pavimentos de mármore, paredes revestidas de típicos azulejos de cores e motivos variegados, fontes graciosas, verduras e flores, pinturas, estatuetas e adornos, um misto de museu e jardinagem que tornam estes recintos belos e apetecíveis.

Numa penetração difícil e pitoresca, as tipóias fazem o giro completo das ruelas de Santa Cruz e adiantam-se para o espaço mais folgado, desembocando, mais além, na formosa *Praça de Espanha*. O Palácio do mesmo nome, em largo semicírculo, uma torre em cada ala, de arquitectura surpreendente, margina toda a praça, conferindo-lhe ar majestoso. Que espectáculo bizarro a comprida fila de tipóias rodando em semicírculo no vasto recinto!

Tudo aqui vibra de exaltação nacionalista. Todas as províncias espanholas encontram, neste recanto, patriótica evocação. A história, a geografia, a arte, as letras, combinam-se numa sinfonia apoteótica.

Continuamos a rodar e agora, por todos os lados, nos surgem imagens de frescura. Estamos percorrendo o extenso e umbroso *Parque Maria Luísa*. Neste recinto se realizou a famosa Exposição de Sevilha, da qual ficaram os modernos Palácios, que hoje constituem forte motivo de atracção turística. Uma paragem obrigatória próximo da Praça da América permite presenciar espectáculo enternecedor: as pombas brancas e só brancas do Parque Maria Luísa em graciosa confraternização com os visitantes.

Tarde já avançada, cruzado o Bairro de Triana,



Entrada das ruínas de Italica. Ao fundo, um pequeno trecho do Círculo romano

terminava com aprazimento esta pitoresca visita. A tipóia, que fez as delícias dos nossos avós e que Eça imortalizou nas suas belas páginas literárias, proporcionara a nós, ferroviários, homens da velocidade, um encantador passeio.

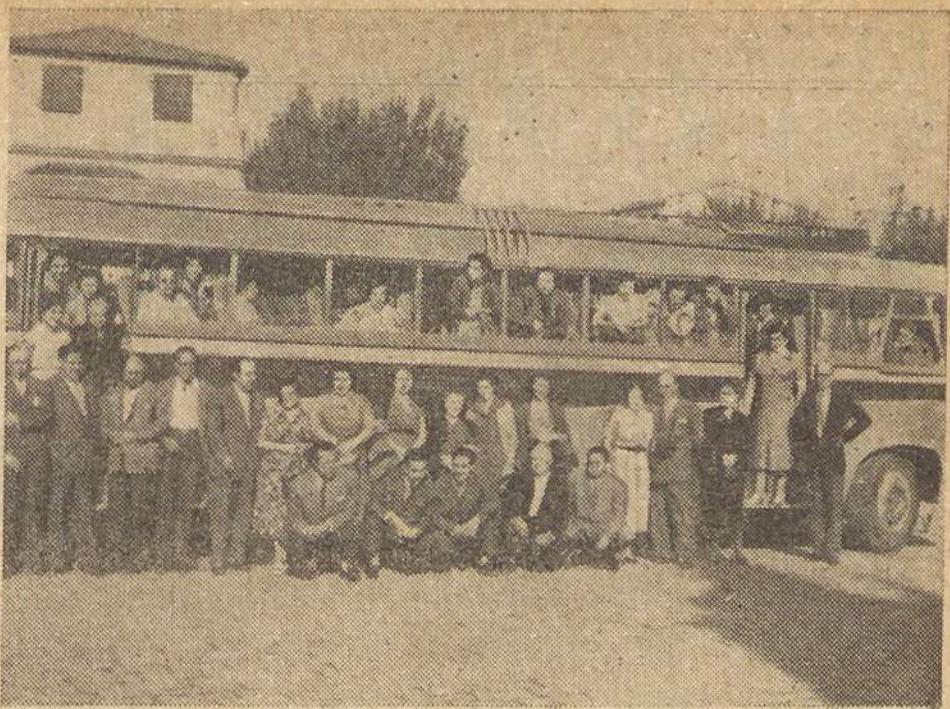
À noite houve ensejo de assistir a números artísticos do folclore andaluz. As danças dos gitanos! Com que entusiasmo se entregam à sua arte, que vivacidade, alegria e dinamismo! O espectador assiste assombrado ao desenrolar de toda a arte gitana. A atmosfera electriza-se, torna-se sonora e vibrátil. Ao martelar dos «zapateados», sucedem-se os requebros vertiginosos, tudo acompanhado de estalidos, palmas cadenciadas e do matraquear das castanholas. De quando em quando, surge a canção, em que a artista desenvolve o tema com a característica exuberância espanhola.

Sevilha já não tinha segredos a confiar-nos, estava descoberta, na sua alma e no seu coração. A visita dos arredores reservada para o dia imediato nada influiria para esta descoberta sentimental.

Nessa manhã seguinte, o nosso fiel autocarro mimoou-nos com um excelente passeio pela campina andaluza.

Antes de deixarmos a Cidade, numa rápida fugida, houve ensejo de visitar a *Igreja de Macarena* com o riquíssimo altar, de beleza invulgar, da «Virgem de la Macarena», e o *Cemitério de Sevilha*, impregnado de arte sevilhana. Notável o túmulo de Joselito «El Gallito» por Mariano Benlliure. Vinte figuras de bronze em tamanho natural — figuras de ciganos como o toureiro de Triana — levam aos ombros o esquife, igualmente de bronze sobre o qual repousa a figura do príncipe dos toureiros espanhóis. O conjunto impressiona pela arte suprema que o artista lhe imprimiu.

Saindo de Sevilha, andados 4 quilómetros, descontinámos o maravilhoso *Templo a Cristo*, de San



O Grupo excursionista quando da visita à Igreja de Macarena

*Juan de Aznalfarache*, erguido ao ar livre, no cimo de uma colina. Uma altíssima estátua a Cristo, com capelas adjacentes, sobrepuja o monumento: da base desce, em anfiteatro, imponente escadório que rodeia, a meia encosta, outra estátua, de menores proporções, de Maria Puríssima.

O conjunto é grandioso e assombra pela formosura. No alto do monumento, sentimo-nos emocionados perante o dilatado panorama que dali se des cortina. Em frente, a urbe sevilhana, numa admirável vista de conjunto, em redor e até aos confins do horizonte, a campina andaluza na sua infinita planura.

Mais uns 7 quilómetros e eis nos nas célebres *ruínas de Itálica*, antiga e rica cidade fundada 205 anos antes de Cristo por Scipião, o herói das guerras púnicas. Os árabes destruíram-na no século VIII e hoje ao percorrermos as bem preservadas ruínas damos conta da sua importância passada. Muito curiosos os restos do antigo e vasto circo romano, com vestígios que permitem formar uma ideia da grandeza dos espectáculos ali realizados.

Ao darmos por findo o nosso programa cultural, bendizímos a feliz inspiração que nos havia guiado até esta privilegiada cidade.

A tarde dedicada exclusivamente à vida das «calles» foi um adeus saudoso e agradecido à capital andaluza.

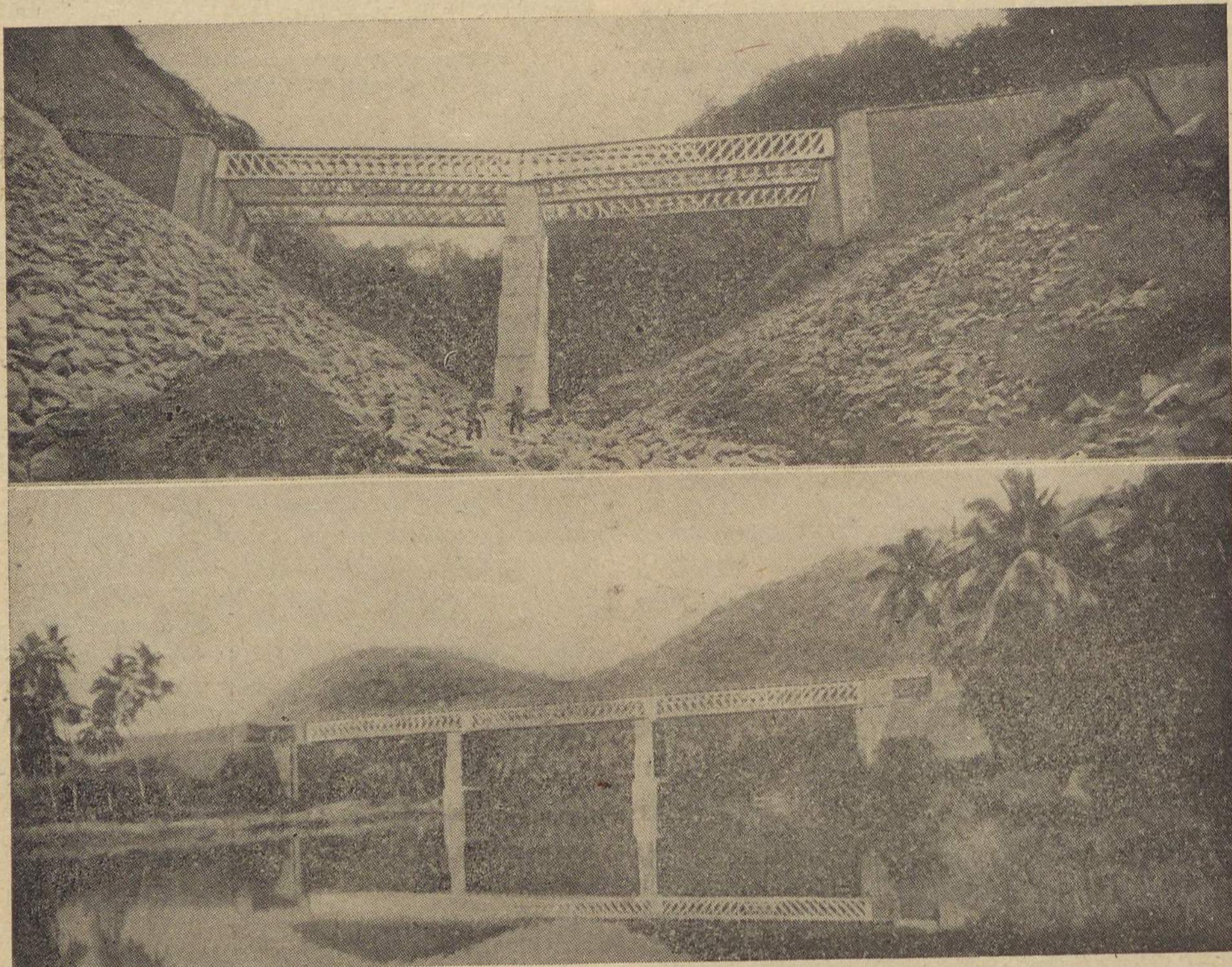
Na manhã seguinte, 15 de Setembro, o grupo ferroviário voltava a Portugal. O mesmo itinerário, a mesma fronteira e de novo em Beja. Uma despedida ao autocarro e um rápido regresso a Lisboa no 8012.

De novo nas margens do Tejo, olhando a bela Olisipo, pensávamos instintivamente que na verdade se «quem não viu Lisboa não viu coisa boa», também era certo que quem não viu Sevilha «no hay visto maravilla».



Túmulo de Joselito. O conjunto impressiona pela arte suprema que o artista lhe imprimiu

# Duas pontes do Caminho de Ferro de Mormugão



1 — Ponte do rio Sanverdem. 2 — Ponte de Guther

*Da Ilustração Portuguesa, número 119, de 12 de Fevereiro de 1906, reproduzimos as gravuras acima. Constituem essas gravuras a demonstração viva e eloquente de que, há meio século, os Caminhos de Ferro na India portuguesa eram uma realidade admirável.*

# LÁ POR FORA...

## Alemanha

Os caminhos de ferro federais alemães vão proceder a ensaios com cinco protótipos de locomotivas eléctricas BB, com o fim de determinar qual delas oferece maiores vantagens para ser definitivamente adoptada num tráfego assim unificado de mercadorias e passageiros. A *Bundesbahn* foi recentemente encarregada de fornecer um desses protótipos, com a parte mecânica construída pelas oficinas *Krupp* e a parte eléctrica pelas fábricas *Brown Boveri*. Esta locomotiva foi projectada de forma a poder rebocar um comboio de mercadorias com o peso de 1.280 toneladas a 70 quilómetros à hora numa rampa de 5 milésimas, ou ainda um comboio de passageiros de 600 toneladas a 90 quilómetros à hora numa rampa de 10 milésimas. O seu comprimento é de 22 metros e a sua tara de 81 toneladas. Desenvolve uma potência de 4.397 CV e o seu esforço contínuo de tracção é de 14.760 kgs. podendo obter um esforço máximo de 24.490 kgs. A velocidade máxima deste novo protótipo é de 130 quilómetros à hora.

\* \* \*

Para melhorar o transporte de cimento destinado a construções, os caminhos de ferro federais alemães estão também fazendo experiências com um novo processo de condução. Para evitar a perda de tempo, despesas e perdas motivadas pelo seu carregamento em barricas, o cimento passa a ser transportado a granel em tanques de ferro especialmente destinados a esse fim, que são cheios na fábrica da origem, levados em camiões para a estação de caminho de ferro mais próxima, colocados sobre vagões que os conduzem à estação do destino e ali novamente transferidos para os camiões que os levam directamente ao local onde se faz a mistura, ou ao local da própria construção. Dois desses tanques, com a capacidade de duas toneladas e meia cada um, formam uma unidade de transporte e três dessas unidades, com a capaci-

dade total de 15 toneladas de cimento, carregam um vagão.

\* \* \*

A acrescentar aos comboios Diesel de grande velocidade inaugurados no Verão de 1953, os caminhos de ferro federais alemães, acabam de iniciar o serviço de um novo expresso, o *Saphir Express*, entre o Ruhr e Ostende. Este comboio é do tipo VT 08, constituído por três carruagens com a acomodação para os passageiros na segunda e terceira carruagens. A primeira carruagem contém o grupo motor com o control respectivo, a cozinha e o salão restaurante para 24 comensais. O comboio possui lugares sentados para 108 passageiros de segunda classe, sómente, não contando com os lugares no restaurante. Os compartimentos são de seis lugares forrados de pelúcia, sendo um dos compartimentos provido de uma máquina de escrever e mobilado com um armário e secretária de aço, destinados ao comissário do comboio. Todas as carruagens têm um sistema de aquecimento obtido com água quente e são profusamente iluminadas por um gerador eléctrico individual de 100 V. A unidade tractora é constituída por um motor Diesel com a potência de 800/1000 CV, garantindo uma velocidade média de 120 quilómetros à hora. O peso total do comboio é de 120 toneladas e mede 79,25 metros de comprimento. O serviço é diário; o comboio sai de Dortmund às 8.04 h. segue por Essen a Colónia, onde passa às 9.46 h., chegando à Estação Central de Bruxelas às 12.47 h., atingindo Ostende às 14.02 h. a tempo para os passageiros embarcarem no vapor da tarde, que faz a travessia do canal da Mancha para Dover, Inglaterra, chegando a Londres à hora do jantar. O comboio de regresso sai de Ostende às 16.10 h., passa em Bruxelas às 17.19 h., em Colónia às 20.27 h., chegando a Dortmund, no Rhur às 22.11 horas.

## Canadá

A *Companhia Budd* está agora fazendo entrega à *Canadian Pacific Railway* de uma

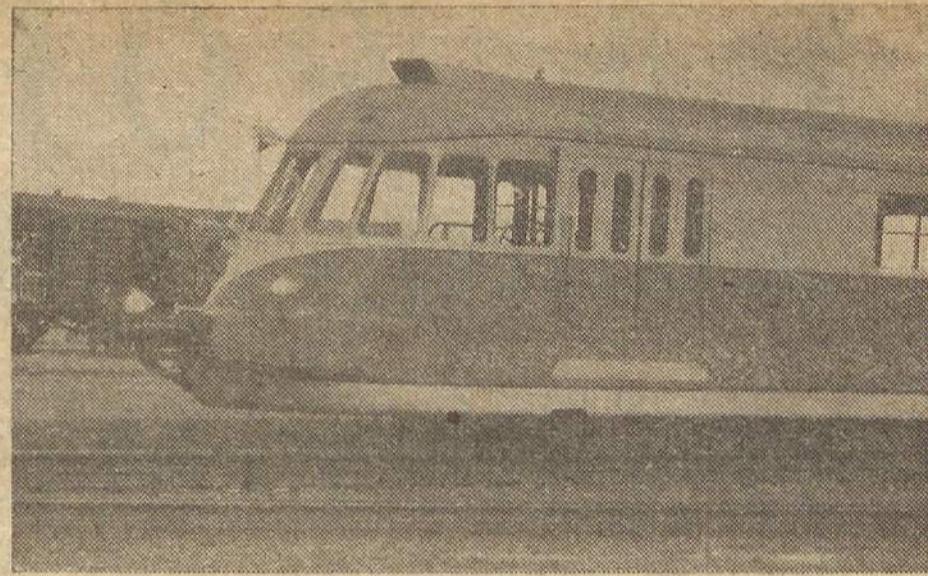
remessa de novas carruagens de primeira e terceira classes, cujas paredes interiores são forradas de plástico. Este melhoramento apresenta a vantagem de oferecer um aspecto muito melhor e permitir uma limpeza mais rápida e mais eficiente.

\* \* \*

No primeiro semestre de 1954, os Caminhos de Ferro Nacionais Canadianos sofreram uma grande baixa de receitas em comparação com o mesmo semestre de 1953. Só no mês de Junho, quando as condições climáticas oferecem a possibilidade de um tráfego maior, as receitas resultantes da exploração foram apenas de 55.674.000 dólares, menos 5.884.000 dólares do que em igual mês do ano transacto. Apesar das despesas gerais, durante o primeiro semestre de 1954, terem sido diminuídas em cerca de 24.297.000 dólares, a receita líquida é de menos 9.146.000 dólares, sendo para registar que estas importâncias referem-se apenas às receitas e despesas inerentes à exploração e não incluem os impostos, conservação do material e taxas fixas.

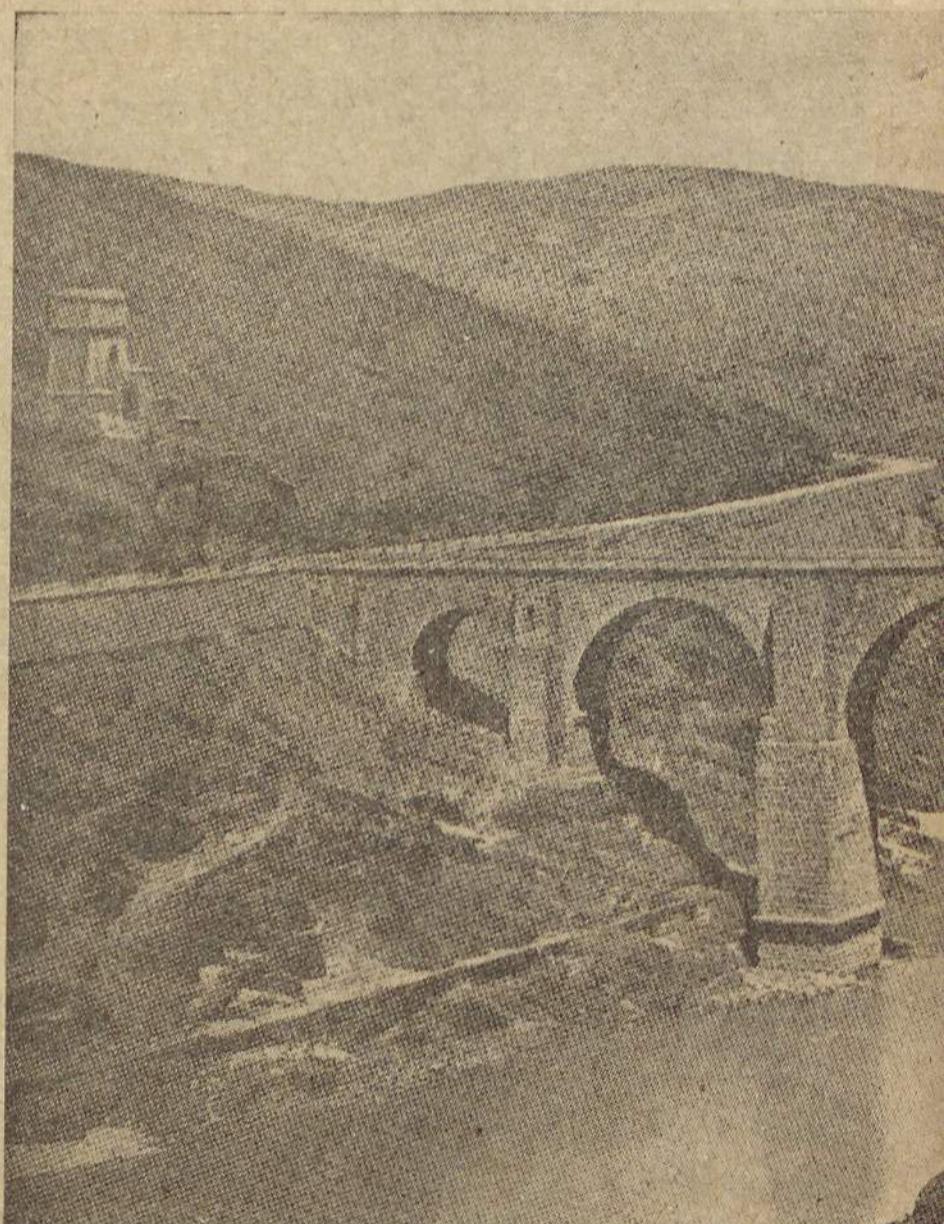
\* \* \*

A *Canadian Pacific Railway* (C. P. R.) é actualmente a companhia de caminhos de ferro mais importante do continente americano e possivelmente de todo o mundo. Os seus valores atingem a astronómica quantia de 2.000 milhões de dólares, com 34.000 kms. de vias férreas, das quais 6.000 kms. em território dos Estados Unidos. Possui 79 vagões para mercadorias, 3.000 carruagens para passageiros, não contando com as automotoras; 1.900 locomotivas das quais 305 são diesel-eléctricas; 350.000 kms. de fios telegráficos e os cabos submarinos que ligam o Canadá ao resto do mundo; 42 navios-motores para carga e passageiros e 5 pousadas; um serviço especial de recovagens para todo o Canadá; 250.000 hectares de terreno, além dos que são ocupados pelas suas linhas e estações; uma fundição e uma fábrica de productos químicos. As suas linhas contam 3.000 pontes, cujo comprimento total é de 150 kms; dois túneis helicoidais, únicos no mundo, com uma diferença de nível de mais de 2.000 metros, desde a sua entrada até à sua saída; e, como grande atracção turística, os famosos poços

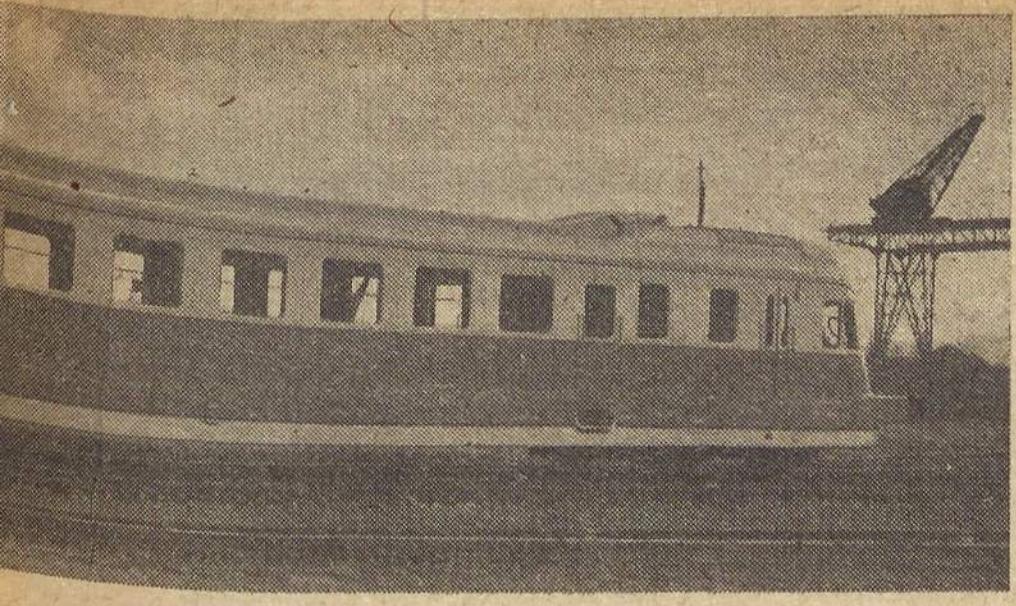


Perfil de uma automotora

de Evangelina, para onde os visitantes atiram moedas para assim, segundo a lenda, poderem ser felizes (moedas que um empregado recolhe todas as noites e que fazem parte da receita do dia). Para o seu pessoal, a C. P. R. oferece balneários com a maior variedade de banhos, desde os banhos turcos aos banhos escoceses; salas de baile com orquestras e a maior piscina coberta de todas as Américas. Explora também numerosas linhas de autocarros; uma linha de carros eléctricos que transporta um milhão e meio de passageiros

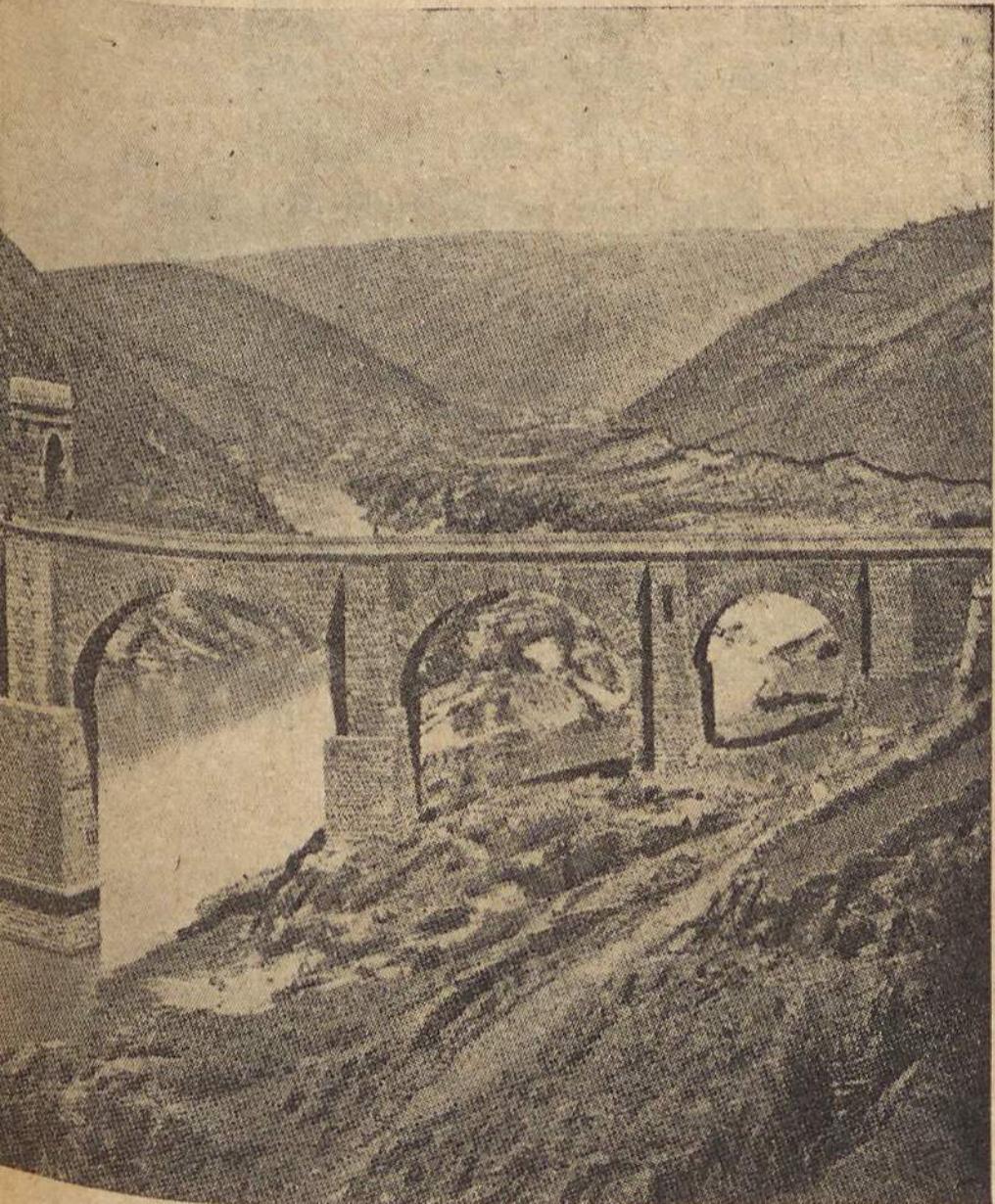


A Ponte de Alcântara, em Espanha, construção



n serviço nas linhas espanholas

por ano, e um número de camiões superior ao de qualquer outra empresa particular no Canadá. A C. P. R. possui ainda um corpo de polícia com 400 agentes, e um corpo de sapadores bombeiros privativo. Em 1954 entraram ao serviço mais 359 carruagens de passageiros e 14 tipos diferentes de carruagens-camas, salões e restaurantes. A sua secção de publicidade inclui um *stúdio* cinematográfico com pessoal especializado. Para os seus vagões-restaurantes, hotéis, bufetes e cantinas, conta com matadouros próprios, pa-



á situada na estrada de Mérida à Guarda, sobre o Tejo

darias e granjas que fornecem todos os produtos necessários à alimentação dos seus passageiros e pessoal.

### Espanha

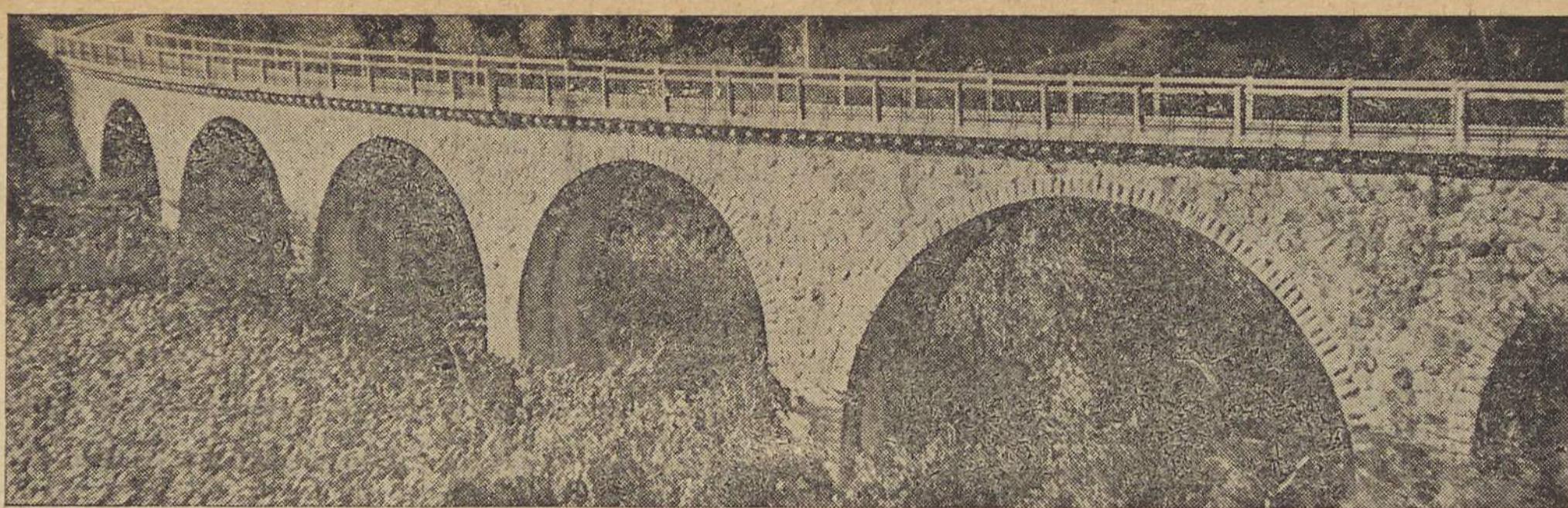
O Ministro das Obras Públicas, Conde de Vallellano, acompanhado de distintas personalidades, inaugurou no dia 31 de Agosto de 1954 o troço Santander-Reinosa, o primeiro a ser electrificado da linha de Alar a Santander, compreendida no plano geral de reconstrução da Renfe.

Com esta electrificação, pretende-se vencer com tracção eléctrica a dura divisória cantábrica, aumentando a capacidade da linha e reduzindo sensivelmente o tempo do percurso dos comboios. Além disso o transporte ferroviário entre Santander e o interior de Castela começou a fazer-se com regularidade e exactidão.

A extensão total entre Alar e Santander é de 138 quilómetros, com 28 túneis.

### França

A S. N. C. F. está procedendo a curiosas experiências tendentes a verificar a economia de energia de tracção nas linhas construídas com carris soldados, com o comprimento de 800 metros em comparação com as linhas de carris de 18 metros. As experiências já efectuadas tiveram lugar na secção Revigny-Bar-le-Duc, da linha Paris-Estrasburgo, num troço com carris soldados de grande comprimento, assentes sobre cavilhas elásticas, numa distância de 612 kms.; e noutra linha com cárris de 18 metros e a mesma distância. Foram usados vários tipos de comboios, sendo os de passageiros rebocados por locomotivas 4-8-2, e os de mercadorias por locomotivas 2-8-2. Foi também usado um vagão para análises dinamométricas. As experiências fizeram-se fazendo passar esses comboios primeiro, pela linha de carris soldados a uma velocidade determinada, e fazendo-os regressar logo em seguida à mesma velocidade, por uma linha de carris de 18 metros, assente ao lado da primeira. Com surpresa geral, verificou-se que não se notava qualquer economia sensível de energia tracionadora entre o reboque feito nas linhas de carris soldados, e nas de carris de 18 metros.



# PERGUNTAS E RESPOSTAS

## I — Divisão Comercial

**Pergunta n.º 209** — O art. 2.º do Capítulo I da Tarifa Especial n.º 5 não esclarece bem a validade dos bilhetes de entrada nos cais de embarque, dizendo apenas que os mesmos são válidos, por uma só vez, no dia da venda, nos cais de embarque das estações em que foram adquiridos e como tenho dúvidas, peço o favor de me esclarecer o seguinte:

Se um passageiro pedir um bilhete de gare para aguardar a chegada de um comboio e quiser permanecer na gare aguardando a chegada doutros comboios, durante o dia, sem sair a porta da estação, poderá ficar, ou terá de comprar um bilhete para cada comboio?

**Resposta** — Conforme o art. 2.º da Tarifa Especial n.º 5—Passageiros, a limitação da validade dos bilhetes de cais de embarque das estações refere-se apenas ao número de entradas (pode entrar-se apenas por uma só vez e no dia da venda).

Pode, portanto, o portador de um bilhete assistir com ele à chegada ou à partida de quaisquer comboios dentro do próprio dia ou mesmo depois das 0 horas do dia imediato, sem prejuízo de essa permanência na estação dever fazer-se em espaço de tempo não interrompido por período em que a estação esteja encerrada para o público.

///

**Pergunta n.º 210** — Tendo dúvidas na aplicação dos preços, peço o favor de me informar como devo processar a seguinte taxa, que salvo melhor opinião é de vagão completo por ser mais barato:

Crato a Cascais

4 vacas e 1 vitelo

Distância 215 km,

	<i>Detalhe</i>
Vacas. . . . .	$150\$50 \times 4 =$ 602\$00
Vitelo. . . . .	$75\$25 \times 1 =$ 75\$25
Manutenção. . . . .	$3\$00 \times 4 =$ 12\$00
»	$1\$00 \times 1 =$ 1\$80
Registo . . . . .	5\$00
Desinfecção . . . . .	2\$50
Arredondamento . . . . .	\$05
Total . . . . .	696\$60

	<i>Vagão completo</i>
$2\$60 \times 215 . . . . .$	= 559\$00
Manutenção . . . . .	20\$00
Transmissão. . . . .	25\$00
Registo . . . . .	3\$00
Total . . . . .	607\$00

Não aplico a desinfecção por se tratar da aplicação de V. C. em que esta é para a linha consignataria, mas a que a mesma não é de aplicar visto a Sociedade Estoril não ter preços especiais e a qual deve processar por detalhe aplicando-lhe só 2\$50.

**Resposta** — Ao transporte de gado em regime de vagão completo, é de aplicar, no percurso da Sociedade Estoril, a Tarifa Especial Interna n.º 1 de Pequena Velocidade (tabelas 2 e 2-A ou 4 e 4-A).

Nas taxas relativas ao percurso da C. P. apresentadas pelo consulente, é de considerar a que foi determinada ao abrigo do Aviso ao Pùblico B n.º 89, visto ser mais económica.

///

**Pergunta n.º 211** — Agradeço ser informado se as praças da Guarda Nacional Republicana podem beneficiar da gratuidade prevista na Circular n.º 777 do Serviço da Fiscalização e Estatística, nas linhas de via larga do Minho e Douro e do Sul e Sueste, quando acompanhem presos transferidos para outras prisões, e que viajam com bilhetes fornecidos em presença de requisição do Ministério da Justiça.

**Resposta** — Se o transporte for requisitado pelo Ministério da Justiça, as praças da Guarda Nacional Republicana não beneficiam da gratuidade de transporte, prevista pela Circular n.º 771 do extinto Serviço da Fiscalização e Estatística.

///

**Pergunta n.º 212** — Tendo dúvidas na maneira de proceder, agradeço ser esclarecido do seguinte:

Sendo um vagão colocado à carga às 15 horas de domingo e o expedidor iniciado o seu carregamento à mesma hora, deve ser cobrado estacionamento se a carga ficar concluída às 19 horas de segunda-feira?

E se o mesmo vagão for colocado à carga às 15 horas de sábado e iniciado o carregamento à mesma hora e concluído às 23 horas de segunda-feira, também vence estacionamento?

**Resposta** — Indica-se a seguir o procedimento a adoptar nos casos apresentados, considerando que a segunda-feira a que o consulente se refere não coincide com dia de feriado.

*1.º caso* — Conforme se esclarece na página 180 das Instruções Complementares ao Livro E. 11, deve considerar-se o vagão como colocado à carga às 9 horas de segunda-feira, não sendo, por conseguinte, devida qualquer cobrança pela demora na conclusão do carregamento.

*2.º caso* — Corresponde cobrar a importância de 30\$00 a título de estacionamento.

## II — Divisão da Exploração

**Pergunta n.º 186** — Partindo um comboio de mercadorias da origem com a tonelagem completa pelo indicado na respectiva tabela de cargas e tendo de tomar, numa estação do percurso, um vagão que não excede as 9 toneladas autorizadas pela Instrução n.º 2206, peço ser elucidado se pode contar-se com aquela tolerância para tal fim e ainda se partindo com menos da autorizada poderá tomar numa estação intermédia a tonelagem até ao máximo contando com a tolerância.

**Resposta** — Em qualquer dos casos apresentados pode utilizar-se a tolerância de 9 T. nas linhas de via larga.

///

**Pergunta n.º 187** — Há estações de formação e recomposição de comboios que estão colocando à rectaguarda do vagão-freio da cauda dos comboios de mercadorias, dois vagões sem freio, umas vezes ligados, outras desligados, por serem vagões avariados, alegando que é a Instrução n.º 2172 que assim determina. A Instrução n.º 2172 diz: «nos comboios de composição não inferior a 15 veículos, deve haver

dois freios manuais guarnecidos, sendo um deles num dos primeiros veículos da cabeça do comboio e o outro na última carruagem da cauda, ou atrás desta carruagem num dos três últimos veículos da cauda».

Pela redacção da Instrução citada, conclui-se que se referem a comboios de passageiros ligados a freio contínuo e não a comboios de mercadorias. Como os comboios de mercadorias circulam presentemente ligados, desejava saber se a doutrina da Instrução n.º 2172 lhe pode ser aplicada ou se deve considerar-se o que está regulado na tabela de frenagem dos comboios de mercadorias em que determina que a posição invariável do freio da cauda, deve ser no último ou penúltimo vagão que fecha a composição.

**Resposta** — À data da publicação da Instrução n.º 2172 (1929) só eram providos de freio de vácuo, os comboios de passageiros e por isso só a estes comboios faz referência a referida Instrução.

Presentemente os comboios de mercadorias são na generalidade providos de freio de vácuo, e assim pode aplicar-se o mesmo critério.

Quantos aos comboios de mercadorias desprovidos de freio de vácuo, aplica-se o critério expedito na nova tabela de frenagem.

///

**Pergunta n.º 188** — Pode um furriel do exército vestido civilmente ou fardado, que aguarda um comboio para embarcar, agredir e prender outro passageiro com bilhete comprado para seguir o seu destino, por motivo de sua esposa se ter queixado que aquele lhe dirigiu galanteios e fez gestos que ele considerou de ofensa à moral?

**Resposta** — O facto de um indivíduo pertencer ao Exército, qualquer que seja o seu posto ou graduação, não lhe confere o poder de prender um civil.

Apenas os agentes da polícia judiciária militar, nos termos dos art.ºs 252 e 413, do Código de Justiça Militar, podem ordenar a prisão de qualquer indivíduo, mas em caso de mero flagrante delito.

Resta, portanto, a qualquer militar, fardado ou não, apenas a faculdade do art.º 250 do Código do Processo Penal, onde se estabelece: «*Em flagrante delito a que corresponda pena de prisão, todas as autoridades ou agentes encarregados de manter a ordem pública devem e qualquer pessoa do povo pode prender os infractores*», com obrigação de os entregar imediatamente a qualquer autoridade, nos termos do § único do art.º 253 do mesmo Código, no caso, a um agente ajuramentado da Companhia.

Resta a agressão:

Esta constitui uma infracção prevista e punida no Código Penal, da qual o chefe da estação deveria ter layrado auto nos termos do art.º 6.º do decreto de 31 de Dezembro de 1864, bem como das ofensas praticadas pelo agredido, se delas teve conhecimento.

Em conclusão:

- a) O militar só poderia ter prendido o civil, surpreendido em flagrante delito, como qualquer pessoa do povo;
- b) O Chefe deveria ter levantado auto de todas as ocorrências ilegais que verificou.

///

**Pergunta n.º 189** — O Decreto-Lei n.º 55 905 de 2/9/944 no seu art.º 2.º determina que a Guarda Nacional Republicana, faça o policiamento de linhas, gares e cais das estações.

Notando a patrulha à sua passagem que dum comboio desembarcaram vários passageiros envolvidos em desordem, pode esta prender e levar para o posto os desordeiros para procedimento, sem dar conhecimento ao chefe da estação?

**Resposta** — O Decreto-Lei n.º 55 905, de 2 de Setembro de 1944, que reorganizou os serviços da Guarda Nacional Republicana, estabelece no seu art.º 2.º que à Guarda Nacional Republicana compete especialmente: ... 7.º «A vigilância das linhas telegráficas e telefónicas, das linhas férreas e gares e, sempre que possível, o policiamento dos comboios em marcha».

O mesmo diploma legal refere no § 3.º do art.º 44.º que: «No caso de alteração de ordem pública, ao pessoal da Guarda Nacional Republicana incumbe intervir para o seu restabelecimento, independentemente de requisição de qualquer autoridade».

Com base destas disposições, efectivamente, a Guarda Nacional Republicana pode intervir sempre que verificar existir uma alteração de ordem pública, sem que para tal tenha de pedir autorização ou dar conhecimento a qualquer entidade.

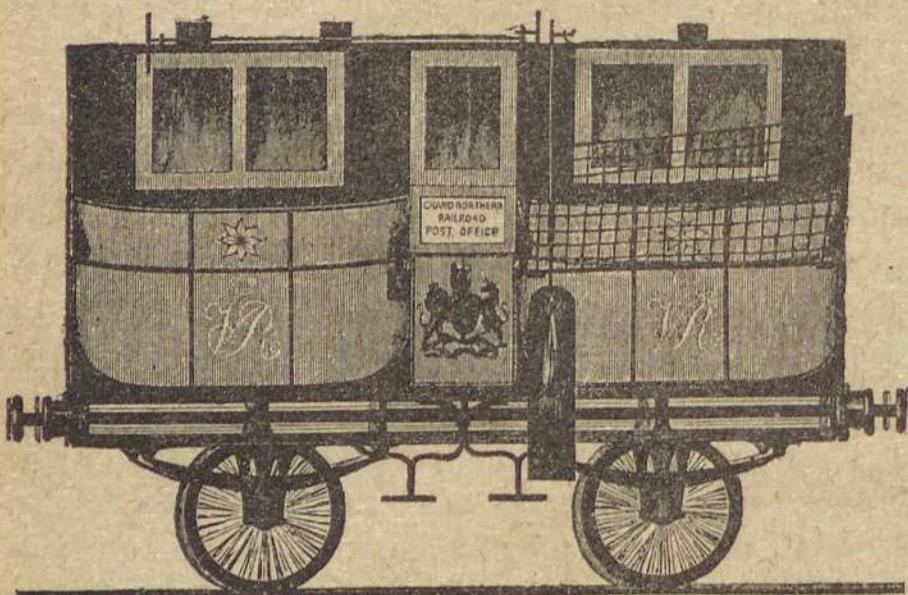
Porém, em seguida à sua intervenção, deve a Guarda Nacional Republicana levantar o respectivo auto e remetê-lo ao Tribunal Criminal competente (art.º 59 do Decreto-Lei n.º 55 905).

Não obstante há que prever o caso de a infracção, que motivou a intervenção da Guarda Nacional Republicana, implicar uma transgressão aos Regulamentos da C. P., caso em que a Guarda Nacional Republicana deverá remeter o auto à Direcção-Geral dos Transportes Terrestres como parece depreender-se do § 2.º do citado art.º 59.

Em conclusão temos:

— A Guarda Nacional Republicana pode, em caso de alteração de ordem pública, prender passageiros e conduzi-los ao posto, sem que para tal tenha de dar conhecimento à Companhia.

## Carruagem postal inglesa da 1.ª metade do século XIX



A gravura reproduz uma carruagem postal de 1840, que conduzia as malas, por caminho de ferro, de Londres para Birmingham.

Com a mala, seguiam viagem um ou mais funcionários e um guarda: os primeiros, se paravam as cartas durante a viagem, e o último recebia e dava os sacos da correspondência. Para facilitar a operação e evitar que, no trajecto, se fizesse alguma paragem, a carruagem tinha, da parte de fora, um aparelho com uma rede coberta para receber a correspondência.

## L I V R O S

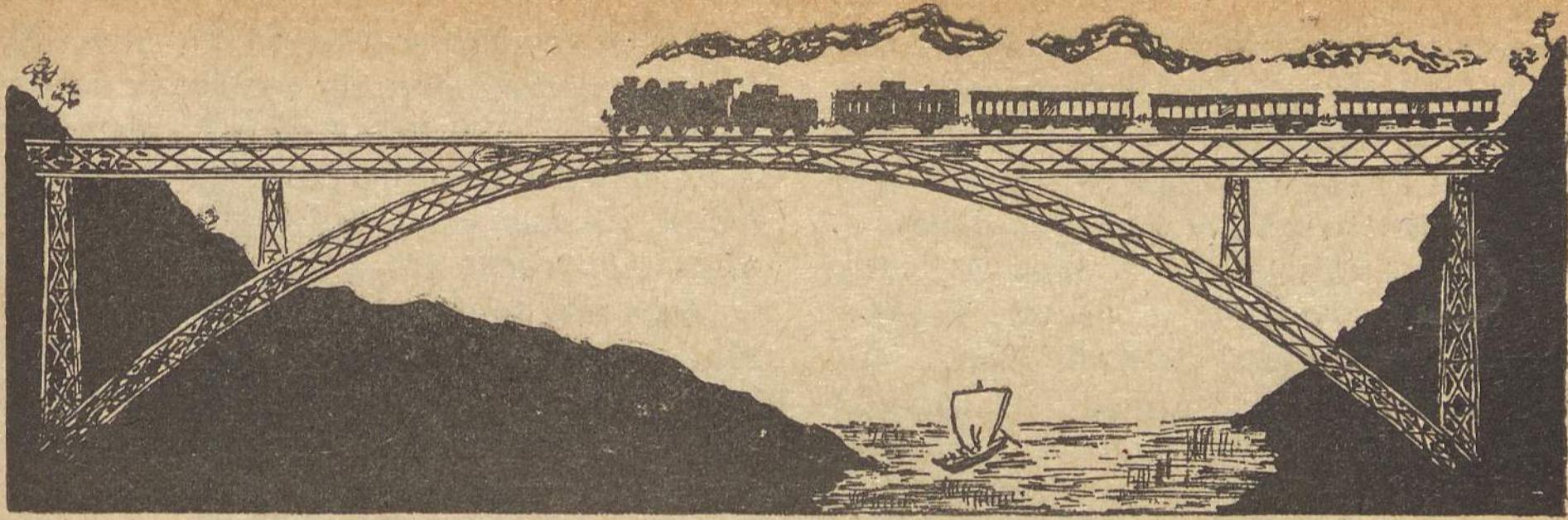
Oferecida pelo seu autor, Sr. Dr. Clemente da Silva, antigo Subchefe de Serviço dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, presentemente na situação de reformado, recebemos a brochura intitulada *A Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado*, onde vêm compilados e comentados numerosos diplomas promulgados sobre o organismo que dá nome à obra, bem como muitas sentenças e acórdãos proferidos pelos tribunais e outros documentos ao assunto pertinentes.

Agradecemos a oferta.

Também recebemos, oferecido igualmente pelo autor, Sr. Pedro de Freitas, Fiscal de Revisores reformado, o livro de *Memórias de um Ferroviário (Revisor de Bilhetes)* de que no nosso número de Maio último demos alguns extractos.

Esta curiosa obra tem obtido junto da classe ferroviária um lisongeiro êxito.

Agradecemos o oferecimento.



# Talvez não saiba que...

Condensado por JOSÉ JÚLIO MOREIRA  
Chefe de Repartição da Divisão de Via e Obras

Durante os cinco mil anos de história da China, os pobres puderam ascender às mais altas funções do Estado, graças ao estudo. As biografias dos seus letrados mais célebres contêm exemplos de heróica tenacidade para aquisição da instrução. Alguns, depois de na mocidade trabalharem manualmente o dia inteiro, estudavam de noite, à luz da Lua; outros abriam um orifício na parede da casa do vizinho para lhe aproveitarem a luz e com esse pálido reflexo iam aprendendo as complicadas lições.

\* \* \*

*Os seguintes nomes de mulher têm a sua origem e significação: Do céltico: Leocádia, leoa decaída; Lucrécia, a do lucro; Flora, florida; Florência e Florinda, a que floresce; Úrsula, ursa pequena;—Do hebreu: Judite, a que louva; Ester, segredo; Madalena, de Magdala; Suzana, lírio.*

\* \* \*

O aviso de 1.<sup>a</sup> classe, «Afonso de Albuquerque» desloca 2.145 toneladas; o aviso de 2.<sup>a</sup> classe, «Gonçalo Velho», 1263; o contra-torpedeiro «Dão», 1411; o submersível «Espadarte», 914 à superfície e 1125 em imersão; a canhoneira «Dio», 451; a lancha-canhoneira

«Macau», 110; a fragata «D. Fernando II», 1849; e o navio-escola «Sagres», 3712.

\* \* \*

*A actividade física, embora não seja propriamente uma virtude moral, é, todavia, o sustentáculo de grandes virtudes morais. Assim, os desportos desenvolvem, além do mais, o espírito de combate e de luta. Se é certo que o homem possui, em germe, bravura nativa, não é menos verdadeiro que tem também pusilanimidade nativa.*

*O problema consiste em fazer com que prevaleça a bravura e se elimine a cobardia.*

*Encaminhando os jovens para os desportos, procura-se desenvolver a cultura viril, que, segundo certo autor, compreende as seguintes qualidades: energia, vontade, golpe-de-vista, coragem, sangue-frio, decisão, firmeza, gosto de iniciativa e de responsabilidade.*

*Pretende-se alcançar o predominio do espírito de combate, isto é, o espírito de intrepidez e de bravura original.*

*Tornar-se-ão os jovens corajosos, de modo a não recuarem perante qualquer obstáculo, não descansando enquanto o não ultrapassem. subjuguem e vençam. E, além dessas grandes qualidades, estimulam e desenvolvem ainda o espírito de iniciativa e*

*o espírito de associação, recorrendo, por um lado, à intuição e ao esforço pessoal, e, por outro, à necessidade de unidade. Exigem que se obedeça ao comando, que o indivíduo permaneça fiel à palavra dada e ao seu lugar — disciplinam e impõem que se saiba prever, prevenir e decidir. Tende-se para um resultado socialmente útil.*

*Há que encarar os desportos como um meio de educação do carácter, sobretudo útil na adolescência e na mocidade. É nesse período que os desportos constituem a realização mais completa de todas as tendências afectivas e reactivas que se tornam, de momento, preponderantes. É na época de implantação do sexualismo no ser humano que os desportos são um derivativo de primeira ordem para os seus impulsos, quer de natureza fisiológica, quer psíquica. Os desportos canalizam educativamente as necessidades do homem, ocupam o espírito, fortalecem o corpo, afastam o indivíduo da*

*meditação perniciosa, do sonho vago, da sentimentalidade doentia; sustentam a imaginação com alimentos saudáveis, moderam e disciplinam as exasperações e ânsias da idade; escoam energias, dando-lhes satisfação e aplicação útil.*

*Mas, não se deve cair em exageros, nem esquecer que os desportos, como aliás qualquer meio de educação moral, não têm valor em si próprios, não devendo, por consequência, ser cultivados por si.*

*É preciso ter sempre presente que o homem é composto de alma e corpo, que a educação deste deve influir no aperfeiçoamento daquela, que, enfim, o corpo viril deve servir a alma bem formada e ser digno instrumento duma vontade forte e esclarecida.*

*Assim, prevalecerá, como é mister, o primado do espírito.*

*O lema deve ser: «CORPUS VALIDUM SUB ANIMO FORTIS».*

## **Das jornaais**

### **Locomotiva atómica**

O jornal americano «Daily Sentinel», de Grand Junction (Colorado), anunciou a construção de uma locomotiva atómica cujas experiências teriam já começado. O motor teria sido construído sob a fiscalização do Exército e da Comissão Nacional de Energia Atómica. Segundo notícia do mesmo jornal, o comboio experimental tem o aspecto de um comboio normal rebocado por locomotiva Diesel.

### **O comboio silencioso**

A S. N. C. F. — Caminhos de Ferro Franceses — acaba de acrescentar ao mais rápido comboio francês, o «Mistral», um novo aperfeiçoamento: duas carruagens com ar condicionado, compreendendo 5 compartimentos de 1.ª classe e um «bar». De aço inoxidável, essas carruagens são dotadas de dispositivos que tornam quase totalmente silenciosos, para os passageiros, os ruídos causados pela marcha do comboio. Tal insonorização é conseguida pela incorporação de uma camada de amianto pulverizado de 25 mm. de espes-

sura nos forros do soalho do veículo. O tecto e os encaixes das portas são revestidos com uma placa de lã de vidro.

### **Récorde de velocidade sobre o solo**

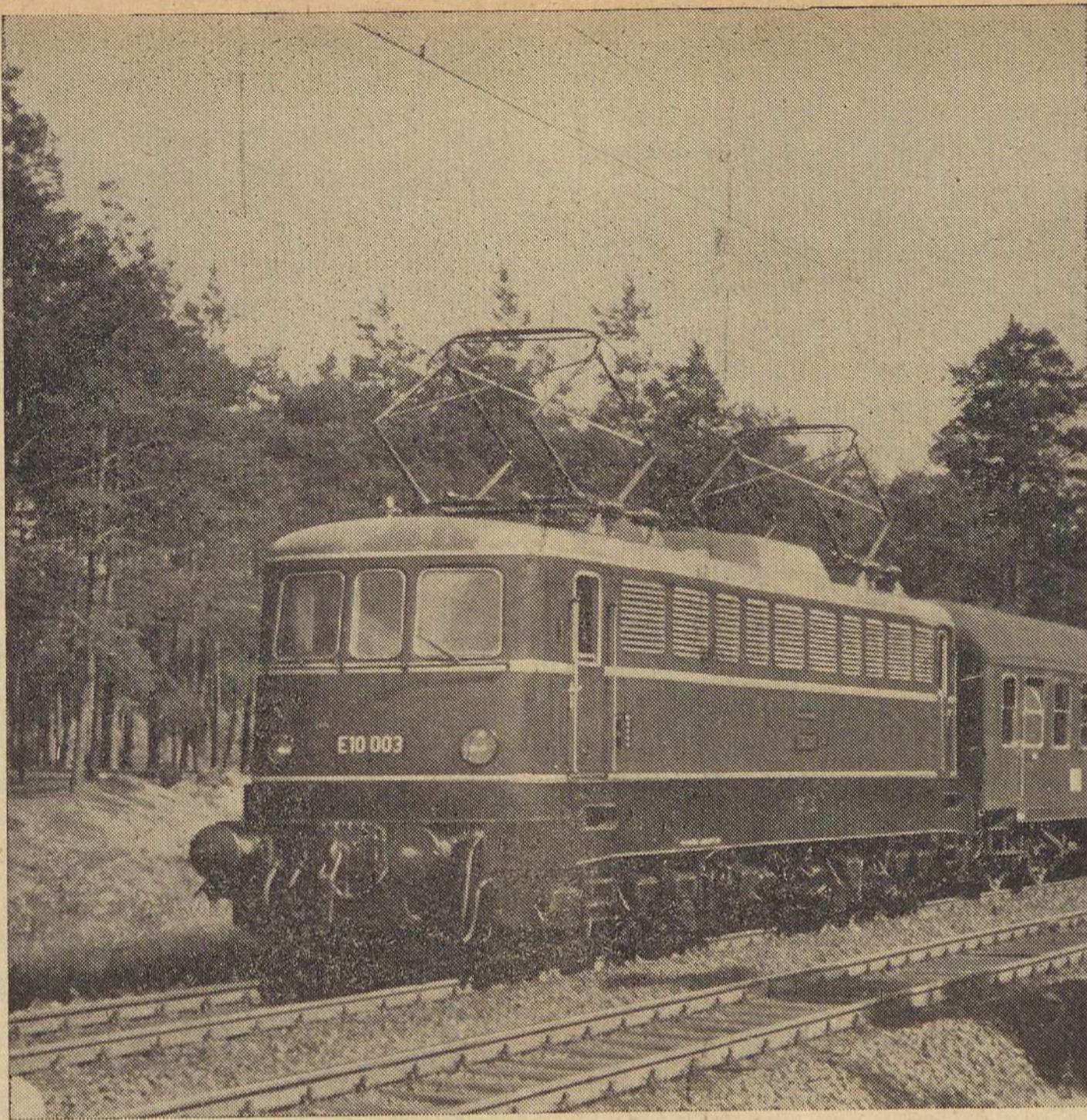
Nos E. U. A. um aparelho tripulado pelo coronel americano Stapp, com propulsão por foguetes, pesando uma tonelada e deslocando-se sobre carris, atingiu a velocidade de 1012 km/h, o que constitui o recorde de velocidade sobre o solo. O aparelho tem ainda a particularidade excepcional de travar em segundo e meio.

Com esta experiência teve-se em vista o estudo das reacções humanas às altas velocidades.

## **UMA ECONOMIA FÁCIL DE REALIZAR**

Se cada um dos agentes encarregado das expedições poupar diariamente um impresso, contribuirá para a economia da empresa que serve.

Evite gastos inúteis, não só de impressos mas de papel, tinta e de tudo que lhe está confiado.



Locomotiva eléctrica B'o B'o do tipo previsto para a C. P.

## A ELECTRIFICAÇÃO DOS NOSSOS CAMINHOS DE FERRO

COMO é já do domínio público, a C. P. pretende electrificar as linhas suburbanas de Lisboa e do Porto e ainda a de Porto-Lisboa. Os trabalhos a executar serão realizados em fases sucessivas, a primeira das quais compreenderá 142 km de via dupla, 5,650 km de via única e 52 km de linhas de resguardo, abrangendo :

Lisboa (Rossio)-Sintra . .	(via dupla)	27,500 km
Campolide-Entroncamento . .	( » dupla)	110,600 »
Bifurcação de Benfica . .	( » única)	0,774 »
Concordância de Xabregas, . .	( » única)	1,730 »
Santa Apolónia-B. de Prata . .	( » dupla)	3,993 »
Campolide-Alcântara . .	( » única)	3,150 »

As fases seguintes compreenderão os troços de :

Entroncamento-Aveiro . .	. {	(via dupla)	146,7 <sup>2</sup> 8 km
		( » única)	19,718 »
Porto (S. Bento)-Aveiro . .	. {	(via dupla)	62,161 km
		( » única)	3,850 »
e Campanhã-Ermezinhe . .		(via dupla)	8,429 km

De momento encara-se apenas a 1.<sup>a</sup> fase, com referência à qual foram elaborados os respectivos cadernos de encargos para :

1) o fornecimento, em perfeita ordem de marcha, de :

A) — 15 locomotivas eléctricas B'o B'o, de 68 toneladas, que, entre outras característi-

cas, deverão atingir a velocidade máxima de 120 km h. em patamar e alinhamento recto rebocando um comboio de 400 toneladas e que se destinam a todo o serviço entre Lisboa e Porto.

*B)* — 25 unidades automotoras constituídas, cada uma, por 3 viaturas, para serviço nas linhas suburbanas de Lisboa.

Tanto as locomotivas como as automotoras serão alimentadas por corrente alternada monofásica, à tensão nominal de 25 000 v. e à frequência de 50 Hz., por intermédio de uma catenária ligeira tipo poligonal. A tensão prevê-se possa variar praticamente entre 19 000 e 27 500 v. e a frequência entre 48 e 51 Hz.

Nas linhas principais de Campolide e Entroncamento calcula-se poder vir a circular-se à velocidade de 130 km h.. Entre Campolide e Sintra não se prevêem velocidades superiores a 100 km h, visto tratar-se de um serviço suburbano, com frequentes paragens.

2) o apetrechamento e montagem de:

*C)* — 2 subestações de transformação situadas nas proximidades de Sacavém e Entroncamento.

Ambas estas subestações se destinam a transformar em corrente monofásica de 25 Kv e 50 Hz, corrente trifásica de respectivamente 30 e 60 Kv e 50 Hz.

*D)* — Apetrechamento e montagem do equipamento aéreo (catenária).

*E)* — Apetrechamento e montagem das instalações de sinalização.

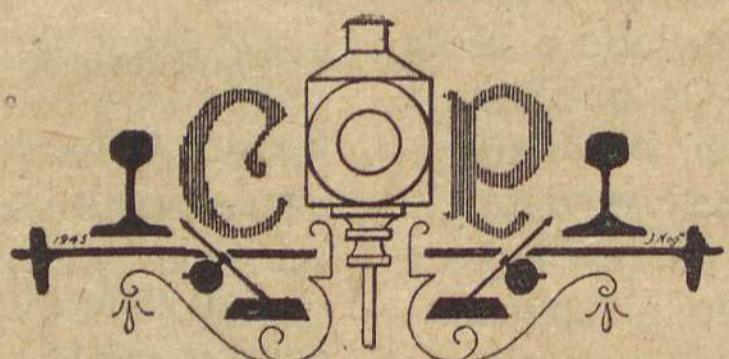
*F)* — Apetrechamento e montagem das instalações de telecomunicações.

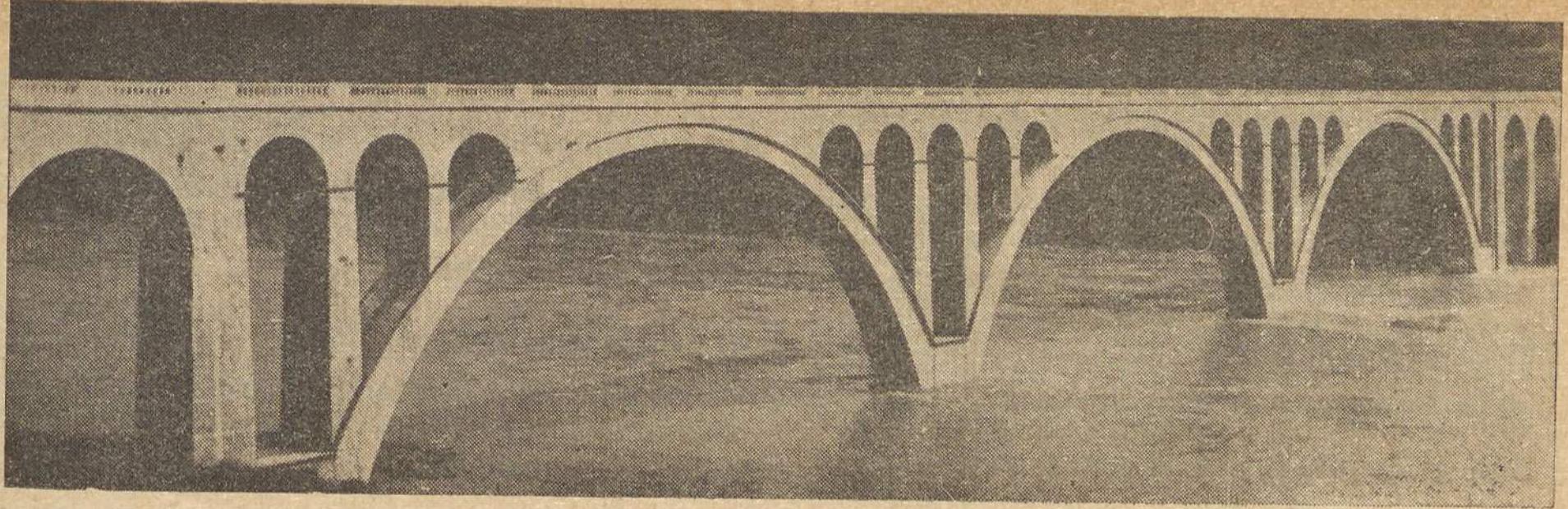
As obras de rebaixamento do túnel do Rossio, de modificação de algumas pontes e outras obras de arte da via, que a electrificação imporá, serão executadas pela Companhia, de conta própria ou por empreitadas separadas.

Teve já lugar, em 28 de Dezembro último, na sede da Direcção-Geral e Serviços Centrais, em Santa Apolónia, a recepção das propostas relativas ao fornecimento e montagem do equipamento necessário à execução da 1.ª fase do plano de electrificação.

Foram recebidas 12 propostas de várias firmas inglesas, alemãs, suecas, belgas, suíças, francesas, holandesas, de uma firma espanhola e de outra italiana. Estas propostas estão a ser estudadas a fim de se resolver sobre a adjudicação dos fornecimentos e empreitadas de modo a dar-se início às obras o mais rapidamente possível.

Está-se diligenciando que em 28 de Outubro de 1956 — data em que se comemorará o centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses — estejam concluídas as obras pelo menos referentes à linha de Sintra e ao troço de Lisboa ao Carregado — este correspondente ao primeiro troço de caminho de ferro inaugurado em Portugal, em 1856, no reinado de D. Pedro V.





# Regulamentação dispersa

## I — Divisão Comercial

### A — Tráfego

9.<sup>º</sup> Aditamento 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 15-11-954) — Introduz alterações na Tarifa.

*Aviso ao Públíco B. n.<sup>º</sup> 208*—(em vigor desde 20-11-954) — Prevê a redução de 10% na importância total a cobrar pelo transporte de remessas de «estrumes não designados», no regime de vagão completo.

125.<sup>º</sup> Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (em vigor desde 1-12-954) — Transporte de mercadorias entre a estação de Oliveira do Bairro e o Despacho Central de Bustos.

179.<sup>º</sup> Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (em vigor desde 29-11-954) — Transporte de mercadorias entre a estação de Braga e os Despachos Centrais de Póvoa de Lanhoso e Cabeceiras de Basto.

202.<sup>º</sup> Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (em vigor desde 6-12-954) — Transporte de Passageiros e Bagagens entre a estação de Braga e o Despacho Central de Soajo.

255.<sup>º</sup> Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (em vigor desde 1-12-954) — Transporte de Passageiros, Bagagens e Mercadorias entre a estação de Tomar e os Despachos Centrais de Ferreira do Zêzere, Besteiras, Cernache do Bonjardim, Sertã, Pedrógão Pequeno e Oleiros, servindo a povoação de Alto do Cavalo.

256.<sup>º</sup> Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (em vigor desde 1-12-954) — Transporte de mercadorias entre a estação de Tomar e os Despachos Centrais de Ferreira do Zêzere, Besteiras, Cernache do Bonjardim, Sertã e Oleiros.

276.<sup>º</sup> Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (em vigor desde 1-12-954) — Transporte de mercadorias entre a estação de Tomar e os Despachos Centrais de Sertã e Proença-a-Nova.

258.<sup>º</sup> Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (em vigor desde 1-12-954) — Transporte de mercadorias entre a estação de Seixal e o Despacho Central de Almada, servindo as povoações de Laranjeiro, Cova da Piedade e Cacilhas.

259.<sup>º</sup> Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camio-

*nagem* — (em vigor desde 2-12-954) — Transporte de Passageiros, Bagagens e Mercadorias entre a estação de Pinhel e o Despacho Central de Pinhel.

*260.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem* — (em vigor desde 13-12-954) — Transporte de mercadorias entre a estação de Espinho e o Despacho Central de Silvalde, servindo os domicílios de Espinho e Silvade.

## B — **Fiscalização das Receitas**

*Circular n.º 101 de 22.11.1954* — Refere-se aos novos Quadros de distâncias e ao cálculo dos preços de transporte com base nas distâncias corridas.

*1.º Adt.º à C/Circular n.º 88 de 30.11.1954* — Indica as lotações das automotoras e dos atrelados «Allan», em circulação na via larga.

## II — **Divisão de Exploração**

### A — **Estudos e Aprovisionamentos**

*Instrução n.º 2598 de 9-11-954* — Sinalização da estação de Barreiro — (Protecção das linhas gerais de circulação no ponto onde existe o atravessamento (43-44) situado entre os quilómetros 0,736 e 0,872 da linha do Sul).

*Instrução n.º 2599 de 12-11-954* — Ordem pela qual devem ser manobrados os sinais fixos de via que protegem estações.

*1.º Aditamento à Instrução n.º 2578 de 17-11-954* — Sinalização da estação de Caxarias.

### B — **Movimento**

*Aditamento à Ordem de Serviço N.º 93, / Série M n.º 87* — de 3/XI/954, sobre o restabelecimento da circulação normal entre Ovar e Esmoriz.

*Ordem de Serviço N.º 95 — Série M n.º 89* — de 4/XI/954, sobre a interrupção temporária da via descendente entre Avanca e Ovar, no período das 8 às 18 horas.

*8.º Aditamento à Comunicação Circular n.º 878, de 10/XI/954, sobre a nomenclatura dos modelos da série M.*

*Circular N.º 1101, de 10/XI/954, sobre vagões particulares.*

*Aditamento à Ordem de Serviço N.º 94 — Série M n.º 88* — de 16/XI/954, sobre o restabelecimento da circulação normal entre Taveiro e Coimbra-B.

*Aditamento à Ordem de Serviço N.º 95 — Série M n.º 89* — de 17/XI/954, sobre o restabelecimento da circulação normal entre Avanca e Ovar.

*Ordem de Serviço N.º 96 — Série M n.º 90* — de 17/XI/954, sobre a interrupção temporária da via descendente entre Estarreja e Avanca, no período das 8 às 18 horas.

*Ordem de Serviço N.º 97 — Série M n.º 91* — de 18/XI/954, sobre a substituição da ponte metálica de Xabregas ao quilómetro 1600-Norte.

*Ordem de Serviço N.º 98 — Série M n.º 92* — de 19/XI/954, sobre a interrupção temporária da via descendente entre Campolide e Lisboa-R. no período das 23-55 às 6-10 horas.

*Aditamento à Ordem de Serviço N.º 97 — Série M n.º 91* — de 30/XI/954, sobre o restabelecimento da circulação normal pela linha Geral V de Lx.º P.

*9.º Aditamento à Comunicação Circular n.º 878, de 24/XI/954, sobre a nomenclatura dos modelos de série M.*

## III — **Divisão de Via e Obras**

*Circular de Via n.º 3459 de 23-11-954* — Dá conhecimento de terem sido dispensados do serviço da Companhia vários suplementares, por irregularidades cometidas.

### **Serviço de Conservação**

*Circular n.º 251 de 5-11-954* — Determina que cesse a aplicação e cobrança das multas por parte da Companhia, a indivíduos encontrados a transitar a pé na linha, sem autorização, devendo os transgressores ser autuados e os autos enviados a este Serviço.

*Circular n.º 252 de 26-11-954* — Esclarece como deve ser citado o teor da indicação a fazer dos autos de notícia, relativo à disposição legal transgredida.

# Construção de 80 vagões

## para o Caminho de Ferro de Angola

Por FRANCISCO MÓNICA

Inspector Técnico de 1.º, da Divisão de Material e Tracção

DENTRO do plano de aquisições de material ferroviário estabelecido pelo Ministério do Ultramar para o Caminho de Ferro de Angola, estava prevista a construção de 80 vagões fechados, tipo J, inteiramente metálicas e conforme as prescrições indicadas no caderno de encargos publicado no «Diário do Governo», n.º 81—III série, de 4 de Abril de 1952, que lhes estipula as seguintes características principais:

- Construção metálica, com duplo tecto;
- 4 portas;
- Bogies;
- Engatagem automática com dispositivos de choque e tracção de tipo determinado;
- Freio de vácuo;
- Freio manual com comando em ambas as cabeceiras;
- Carga—20 toneladas;
- Bitola de via—1.067 mm;
- Inscrição em curvas de raio mínimo de 80 metros e dentro do «gabarit» apresentado.

Por despacho de Sua Ex.<sup>a</sup> o Ministro do Ultramar de 17 de Outubro de 1953, foi a construção destes vagões adjudicada à Companhia, pelo que em fins desse mês se deu início à execução de estudos, cálculos e desenhos necessários à sua construção, trabalhos estes que se orientaram dentro dos seguintes objectivos:

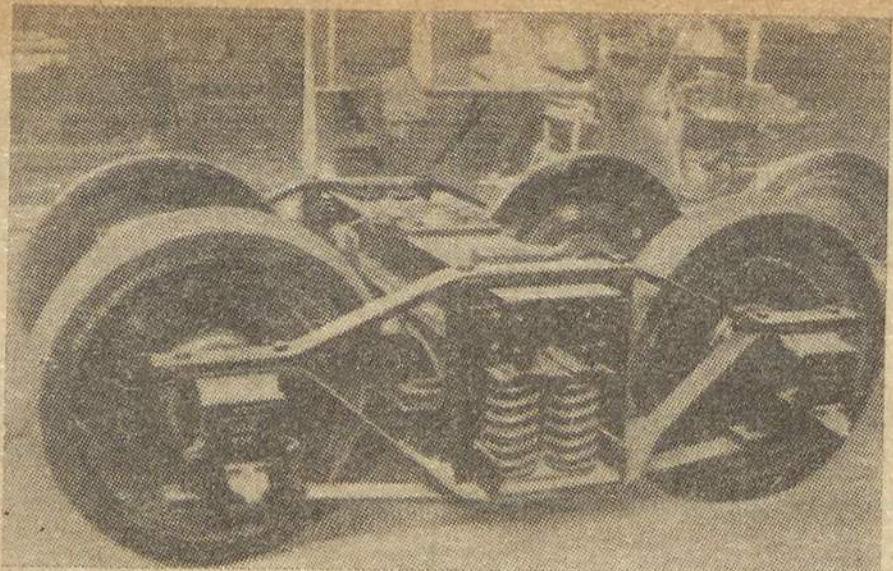
—Reducir ao mínimo a encomenda no estrangeiro de peças fabricadas;

—Projectar a execução das peças componentes dos vagões de modo a poderem-se executar facilmente com os meios oficiais existentes;

—Projectar o seu fabrício em série e a sua montagem sobre manequins de modo a reduzir-se a mão de obra, com as consequentes reduções de custo e de prazos de entrega.

O primeiro destes objectivos foi, pode afirmar-se, plenamente atingido, pois só se encomendaram no estrangeiro os engates automáticos (trata-se de aparelhos patenteados e de determinada marca), os rodados e as molas em hélice da suspensão. Na indústria nacional foram ainda encomendadas as restantes peças de aço vasado, ou sejam as caixas de lubrificação e os suportes dos cepos de frenagem. Todas as demais peças, ou melhor dizendo quase a sua totalidade, foram executadas nas Oficinas da Companhia.

Em Janeiro de 1954, isto é, 3 meses após a data do começo dos estudos, estavam concluídos todos os desenhos da construção, num total de 68, procedendo-se, de seguida, ao estudo de organização dos trabalhos e sua distribuição. Houve que atender nesta distribuição às disponibilidades de mão de obra existentes nas diferentes Oficinas, e tendo em



Bogie saindo da cadeia de montagem

vista que a execução deste empreendimento não viesse ocasionar atrasos na reparação do nosso material rolante, e ainda que fossem aproveitados da melhor forma os meios de fabrico nelas existentes.

Pelas razões apontadas foi o trabalho distribuído por três oficinas, que a seguir se indicam:

#### Oficina do Entroncamento:

Execução de todos os órgãos de freio manual, estribos, tectos, leitos, laterais, cabeceiras, montagem e pintura.

#### Oficina de Lisboa-P.:

Execução dos bogies, cilindros de freio, todas as peças do comando do freio, de vácuo, portas e cambotas dos tectos.

#### Oficina do Barreiro:

Carcaças e gavetas de óleo para as caixas de lubrificação, reservatórios de vácuo e perfilagem das chapas para os leitos.

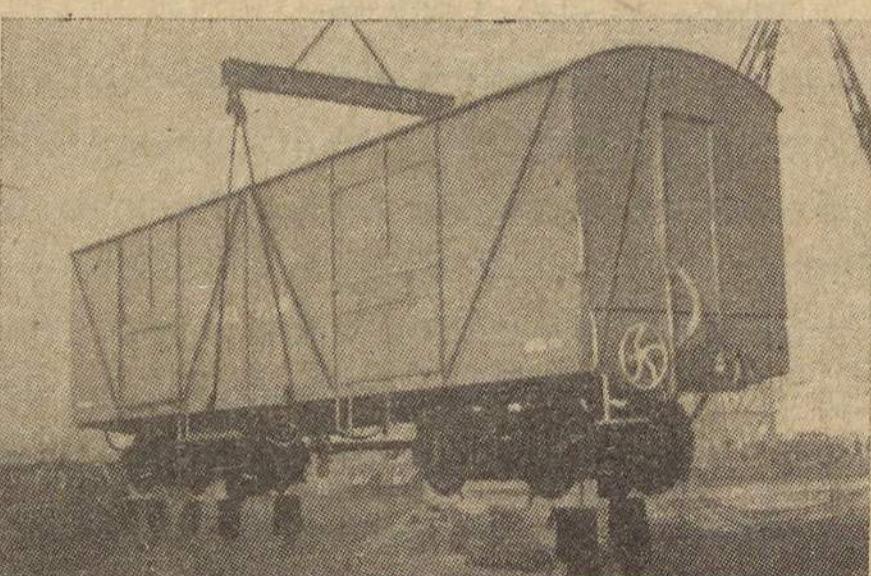
Em princípios de Fevereiro de 1954 foram adjudicadas as aquisições do grosso dos materiais para a construção, tais como chapas, varões e perfilados, num total de, aproximadamente, 800 toneladas, tendo a sua entrega sido realizada desde Junho a fins de Setembro, datas estas que deverão ser consideradas como as do início dos trabalhos.

Logo de seguida, e dentro dos programas já estabelecidos para o fabrico das peças componentes, houve que estudar e organizar a cadeia de montagem, mas por forma a não interromper a cadeia de reparação dos nossos

vagões, nessa altura sobrecarregada com a reparação de vagões avariados nos últimos acidentes ferroviários verificados na nossa rede. Consegiu-se então, com notável poder de organização e de espírito de sacrifício do nosso pessoal, estabelecer um programa de montagem, que começou a funcionar em 2 de Novembro findo, fixando-se que a partir de 28 do mesmo mês e por cada dois dias de trabalho úteis, ficaria um vagão completamente concluído.

A cadeia ficou constituída por 19 fases de trabalho, incluindo as cadeias subsidiárias, e desde que começa a 1.ª fase (construção das cabeceiras) até à última (pintura) decorrem vinte e quatro dias de trabalho, pelo que em 30 de Novembro passado já estavam concluídos os dois primeiros vagões e durante o mês de Dezembro mais doze, prevendo-se a entrega de mais doze em cada mês seguinte e devendo o trabalho ficar concluído até meados de Junho próximo.

Salienta-se, no entanto, que se trata da construção de vagões de tipo muito diferente dos existentes na nossa rede, não só por serem para via de bitola diferente, como também por serem de construção inteiramente metálica, com duplo tecto e outras características especiais que tornaram mais difícil e trabalhosa a sua construção e estudo. As dimensões interiores da caixa—9,80 m. de comprimento, 2,40 m. de largura e 2,20 m. de altura média, dão a estes vagões a excelente ca-



Manobra de içar um dos vagões

pacidade de carga de 51,2 m<sup>3</sup>, e o tipo de portas que para ele foi adoptado permite a sua utilização como vagões 00 no transporte de cereais, legumes e outras cargas a granel, para o que basta manter fechados os batentes inferiores de todas as portas.

Descritos, na generalidade, os factos mais salientes do estudo, construção e características destes vagões, concluo informando que das várias encomendas de material circulante, então lançadas pelo Ministério do Ultramar



A cabrea «Eng. Espregueira Mendes» transportando 6 vagões para embarque

para equipamento do Caminho de Ferro de Angola, foi a Companhia a primeira a começar a entrega do material encomendado.

Demonstra-se mais uma vez, com consoladora satisfação, estarem as nossas Oficinas aptas a construir com eficiência e economia alguns tipos de material rolante, sempre que tal lhes for superiormente determinado.

## Montepio Ferroviário

Em assembleia geral, realizada no dia 17 de Dezembro, foram eleitos para os Corpos Gerentes do Montepio Ferroviário, para o exercício de 1955, os seguintes funcionários da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses :

ASSEMBLEIA GERAL—Presidente: Carlos Lopes Ventura, Chefe de Secção, Exploração; 1.º Secretário: Jorge Dias Pereira, Empregado principal, Comercial; 2.º Secretário: António Gomes Júnior, Empregado 1.ª classe, Via e Obras; Vice-Presidente: Silvano Augusto Costa, Chefe de Repartição Principal, Via e Obras; Vice-1.º Secretário: Darwin Miguel Costa, Empregado de 3.ª classe, Via e Obras; Vice-2.º Secretário: Manuel Cadete Quinas, Capataz Geral, Exploração.

CONSELHO FISCAL—Efectivos: Camilo Lopes, Chefe de Secção, Comercial; José Maria Mourinha, Factor de 2.ª classe, Exploração; António Bessa, Arquivista 1.ª classe, Exploração. Suplentes: Henrique Enes de Mesquita, Chefe de Secção, Contabilidade Central; Fernando Pinheiro, Ajudante Arquivista, Instrução Profissional; António Hipólito Júnior, Subchefe de Escritório, Exploração.

DIRECÇÃO—Presidente: José da Costa Ayres, Fiel de Armazém, Via e Obras; Secretário: Joaquim José Simões, Tipógrafo, Tipografia da C. P.; Tesoureiro: João Rodrigues Beleza, Chefe de Secção, Contabilidade Central; Vogais: Zacarias Fuertes, Empregado 1.ª classe, Contabilidade Central, e Pascoal dos Anjos Gouveia Dinis, Empregado Principal, Abastecimentos; Vice-Presidente: Eduardo dos Santos Borrego, Chefe de Secção, Exploração; Vice-Secretário: Carlos Garcia Cohen, Empregado 1.ª classe, Exploração; Vice-Tesoureiro: Silvino Lopes de Almeida, Empregado 1.ª classe, Caixa R. Pensões; Vices-Vogais: Helder José Filipe Ribeiro, Empregado 2.ª classe, Caixa R. Pensões, e Manuel Sant'Ana de Carvalho, Subchefe de Repartição, Caixa R. Pensões.

Aos novos corpos gerentes desta Associação desejamos as maiores felicidades no desempenho da sua gerência.

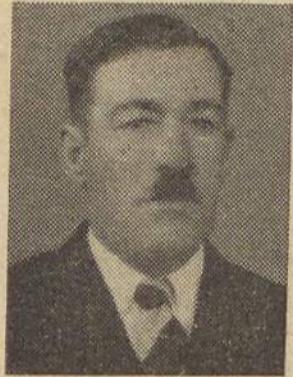
# PESSOAL

## AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



*Manuel Baptista Figo de Góis* — Assentador do dist.º 4/5.ª Secção (Marinha Grande), quando no dia 2 de Agosto pp.º se dirigia para o serviço, encontrou ao km. 151,450 — oeste, um relógio de pulso marca «Sergines», que imediatamente entregou ao seu subchefe do dist.º.

*José Monteiro* — Suplementar de via da Secção de Santa Comba Dão, gratificado com 50\$00 pela boa actuação na desobstrução da via ao km. 79,900 — Douro, quando em 2 de Março pp.º, trabalhando então na 10.ª Secção, se verificou naquele local o desabamento de uma trincheira sobre a linha.



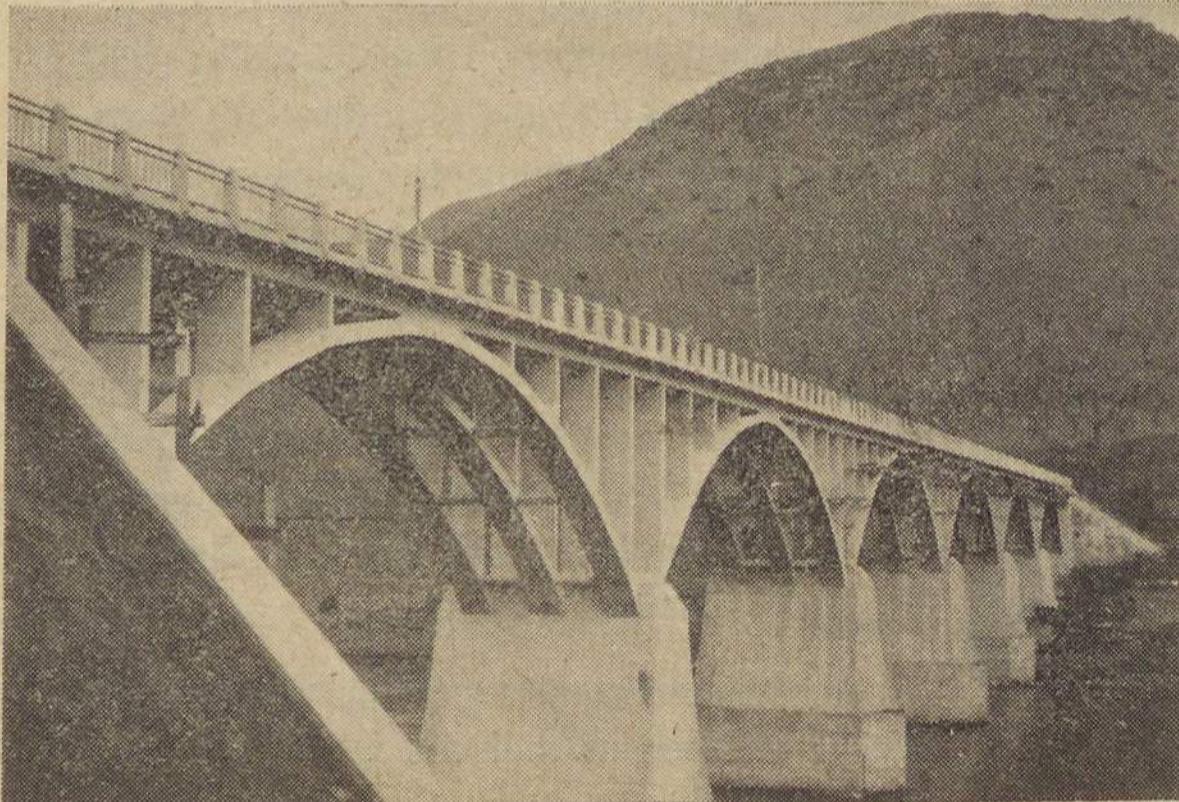
*José Gonçalves da Silva* — Chefe do dist.º 13-NP. (Póvoa do Varzim), louvado pela Divisão pela sua actuação no dia 17 de Abril pp.º, quando, encontrando-se com parte de doente, acorreu a colaborar nos trabalhos ocasionados pelo descarrilamento da máquina E 144 que rebocava o comboio n.º 7 913 ao km. 21,800 — Linha da Póvoa.

*António de Sousa Serôdio Júnior* — Assentador do dist.º 249 (Beja), louvado pela Divisão, pelas acertadas medidas de segurança que tomou quando, em 4 de Maio pp.º, estando de folga, encontrou um carril partido ao km. 156,925 — Ramal de Moura, provocando a paragem de algumas circulações, que depois passaram com precauções e permitindo a substituição do mesmo carril.



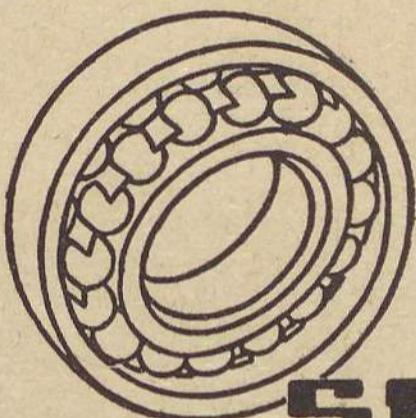
*Luís Rodrigues* — Suplementar de via do dist.º 424 (Março), no dia 27 de Maio pp.º encontrou em plena via, ao km. 64,800 — Douro, um relógio de bolso, de metal, marca «Lisbonense», que imediatamente entregou ao seu chefe de distrito.

*Manuel Soares Magalhães* — Carregador suplementar da estação de Espinho, encontrou numa carruagem do comboio 906 do dia 3 de Junho, um portamóedas com a importância de 301\$60, que prontamente entregou ao seu chefe.



*A Ponte de Barca de Alva, quase concluída e cuja inauguração deverá ser feita em breve*





**SKF**

## **ROLAMENTOS CHUMACEIRAS**

**LISBOA  
PORTO**

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



**GARANTA-SE CONTRA  
ACIDENTES PESSOAIS**  
com uma apólice da Companhia de Seguros

**Bonança**

Vai para férias?

— Segure a sua mobília contra roubo na Companhia de Seguros

**BONANÇA**

**Sede: Rua Aurea, 100 — LISBOA**

# *Sumário*

- Coimbra e os seus melhoramentos
- No domínio das grandes velocidades
- Uma louvável iniciativa
- Excursão dos Ferroviários Portugueses
- India Portuguesa: Duas pontes do Caminho de Ferro de Mormugão
- Lá por fora...
- Perguntas e Respostas
- Talvez não saiba que... por José Júlio Moreira
- Dos jornais
- Uma economia fácil de realizar
- A electrificação dos nossos Caminhos de Ferro
- Regulamentação dispersa
- Construção de 80 vagões para o Caminho de Ferro de Angola, por Francisco Mónica
- Montepio Ferroviário
- Pessoal



**NA CAPA** — Manobra do embarque do primeiro vagão construído pela C. P. para o Caminho de Ferro de Angola.



**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)**

**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 (Ribeira S. João da Madeira)