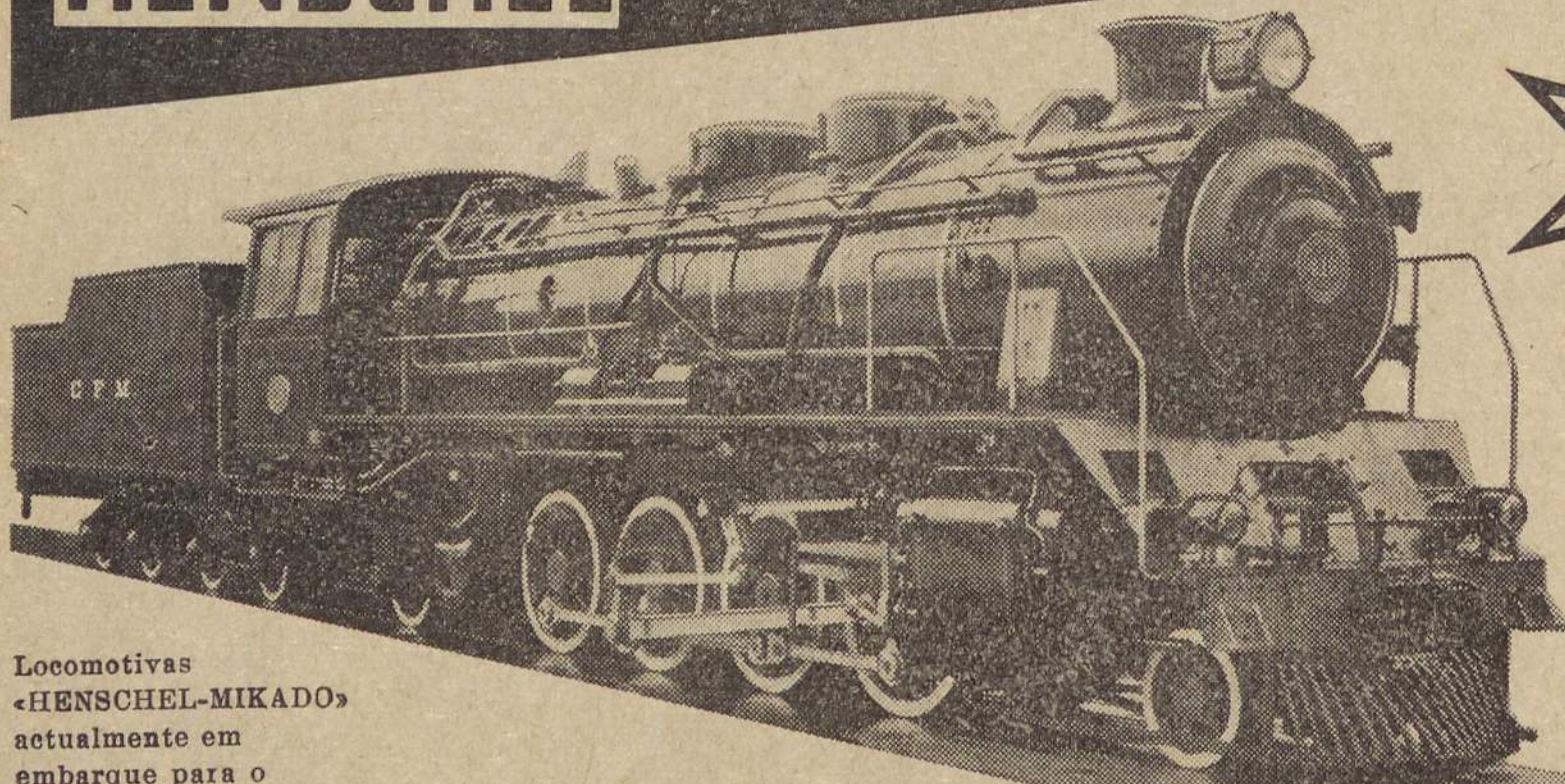




BOLETIM
DA C.F.

HENSCHEL



Locomotivas
«HENSCHEL-MIKADO»,
actualmente em
embarque para o
CAMINHO DE FERRO DE MOÇAMBIQUE

Programa de fabricação de locomotivas:

Locomotivas a vapor para linhas principais, industriais e de construção
Locomotivas de condensação / Locomotivas eléctricas
Locomotivas diesel-eléctricas Henschel-General-Motors
Locomotivas diesel hidráulicas.

HENSCHEL & SOHN EM KASSEL

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



PHILIPS ★ RÁDIO ★ PHILIPS ★ RÁDIO ★ PHILIPS
RÁDIO ★ PHILIPS ★ RÁDIO ★ PHILIPS ★ RÁDIO
RÁDIO ★ PHILIPS ★ RÁDIO ★ PHILIPS ★ RÁDIO
RÁDIO ★ PHILIPS ★ RÁDIO ★ PHILIPS ★ RÁDIO
RÁDIO ★ PHILIPS ★ RÁDIO ★ PHILIPS ★ RÁDIO

PHILIPS

Rádio

TÉCNICA SUPERMAGNÉTICA

À VENDA NO
AGENTE OFICIAL

Erol

ELECTRO-RÁDIO OCEANO, LDA.

Rua dos Bacalhoeiros, 123
LISBOA

Telef. 25972

AS MAIORES FACILIDADES DE PAGAMENTO

BOLETIM DA C.P.

N.º 312

JUNHO — 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

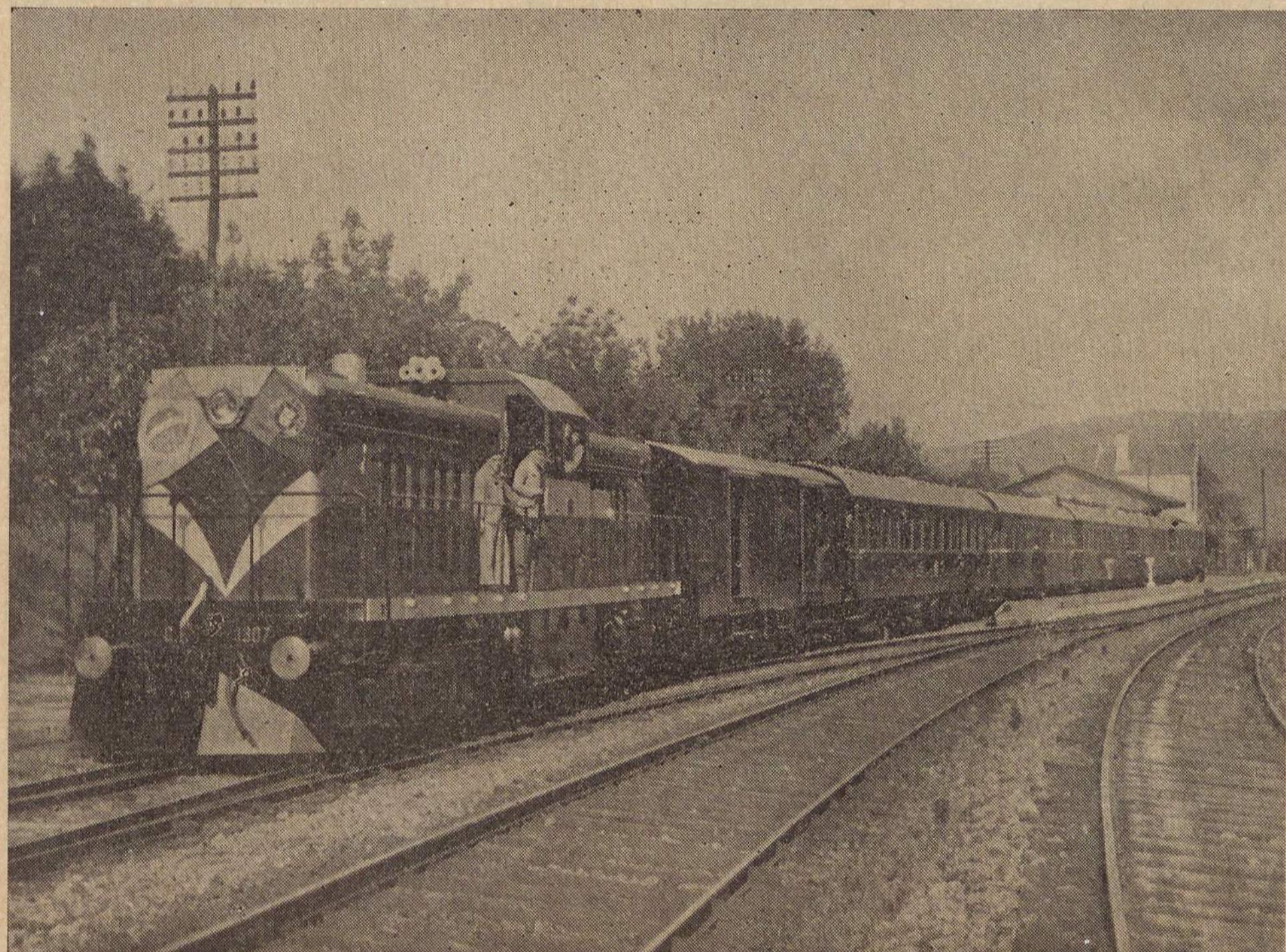
Eng.º Roberto de Espregueira Mendes

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



O comboio presidencial que conduziu os Chefes de Estado do Brasil e de Portugal ao Norte do País.

Na máquina, chefiando a equipa de condução, o sr. eng. Noronha.



Os dois Presidentes da República acompanhados de altas individualidades, dirigem-se em Queluz, para tomar o comboio

A visita a Portugal do Presidente do Brasil

PRECISAMENTE no dia 22 de Abril, em que decorreu a data comemorativa do descobrimento das Terras de Santa Cruz, chegou a Lisboa, em visita oficial, o primeiro magistrado do Brasil, sr. Dr. João Café Filho. Foi excepcionalmente apoteótica a recepção que o povo da capital dispensou ao ilustre brasileiro.

O Presidente do Brasil, na sua vinda, fez grande parte do trajecto em avião; em Casa Blanca entrou a bordo do cruzador «Almirante Tamandaré», tendo ido ao seu encontro, quando esta unidade da marinha de guerra do país irmão entrou em águas portuguesas, a força naval constituída pela fragata «Nuno Tristão» e os contra-torpedeiros «Tejo», «Vouga» e «Dão». Na primeira destas unidades, seguiu o sr. Almirante Nuno de Brion,

comandante-chefe da esquadra, acompanhado do seu chefe de Estado-Maior, sr. comandante Guilhermino Martins de Magalhães. Foi ao largo de Sines que o sr. Dr. Café Filho recebeu as primeiras saudações de Portugal.

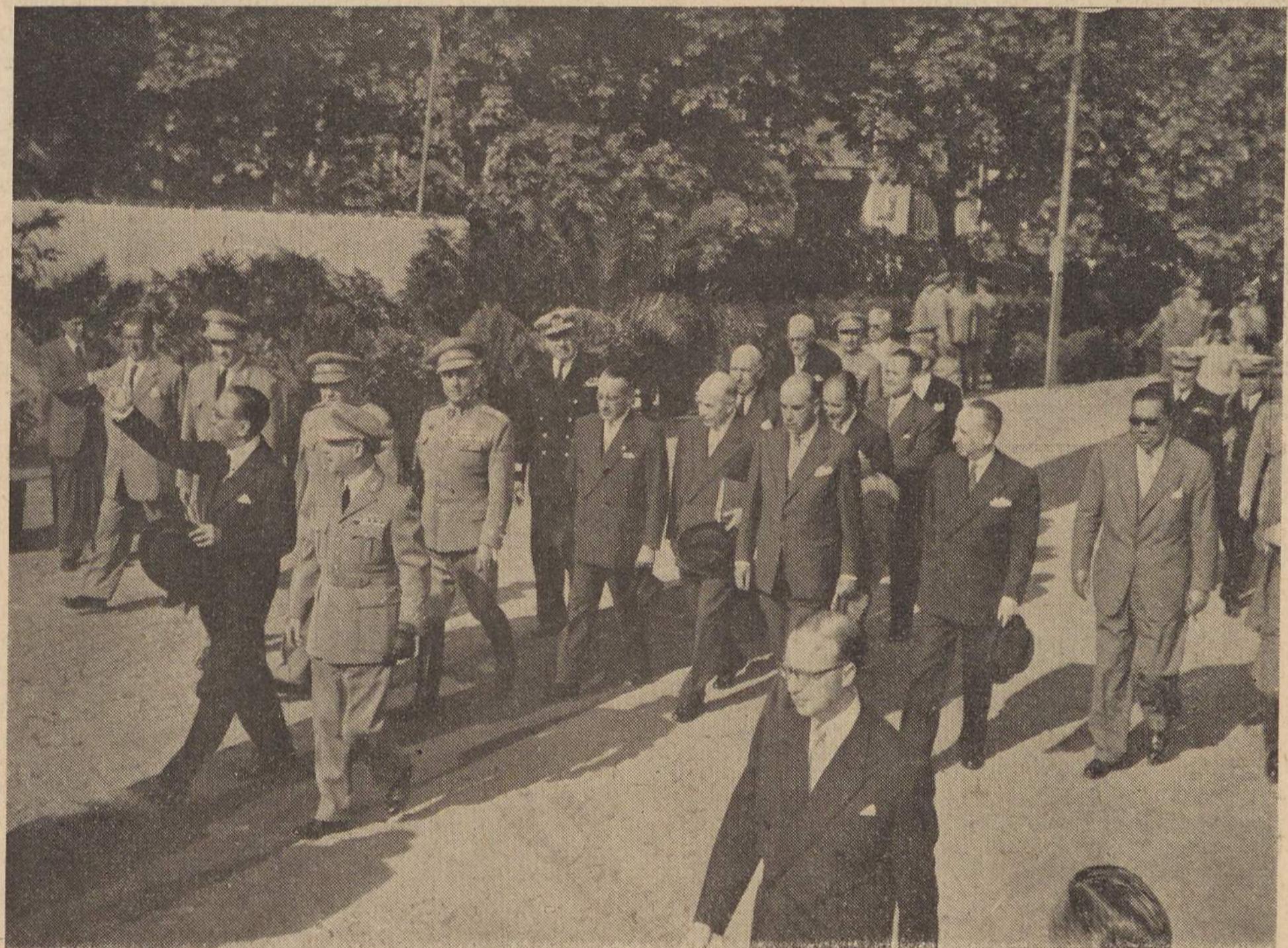
O desembarque verificou-se às 11,30, no cais das Colunas do Terreiro do Paço. Recebido pelos srs. general Craveiro Lopes, Presidente do Conselho, ministros dos Estrangeiros de Portugal e do Brasil e presidente da Câmara Municipal, o Presidente Café Filho dirigiu-se para o Chefe do Estado de Portugal, com quem trocou um amplexo demorado. Eram duas pátrias que se abraçavam. Depois, o Dr. Café Filho, sempre sorridente, apertou a mão ao sr. Prof. Dr. Oliveira Salazar e saudou os Ministros portugueses dos Estrangeiros e da Marinha, o chanceler bra-

sileiro e o sr. tenente-coronel Salvação Barreto.

Tendo subido à tribuna, os dois Presidentes tomaram lugar nos cadeirões que lhes estavam reservados. Subiram nos mastros as bandeiras dos dois países, e ouviram-se, em seguida, o hino nacional brasileiro e «A Portuguesa», executados, respectivamente, pelas bandas da Marinha e de Caçadores 5. Depois iniciou-se o aparatoso desfile das forças motorizadas da guarnição militar de Lisboa: jeeps, carros de assalto, engenhos antiaéreos. Houve também uma largada de pombos. Ter-

no Terreiro do Paço. Ali, na sala azul, o sr. general Craveiro Lopes entregou ao sr. Presidente do Brasil as insígnias da Grã-Cruz da Banda das Três Ordens.

À tarde, na sessão conjunta da Assembleia Nacional e da Câmara Corporativa, o presidente da República dos Estados Unidos do Brasil teve de novo a prova de que o seu país tinha em Portugal não apenas uma nação irmã mas igualmente amiga. Era deslumbrante o aspecto da sala. Entre os membros do Corpo Diplomático viam-se o decano, monsenhor Fernando Cento; os embaixadores



Um aspecto do embarque na estação de Queluz-Belas para a viagem ao Luso

minado o desfile, organizou-se o cortejo presidencial para o Palácio de Queluz. Pelo trajecto a população de Lisboa manifestou, com aclamações entusiásticas, a sua simpatia pelo ilustre brasileiro, manifestando também pelo sr. general Craveiro Lopes, que o acompanhava, iguais provas de alto apreço, estima e respeito.

O Dr. Café Filho, antes de ser recebido solenemente na Assembleia Nacional, foi ao Palácio Nacional de Belém retribuir os cumprimentos que o sr. Presidente da República Portuguesa lhe apresentara ao desembarque,

da Grã-Bretanha, França, Estados Unidos e União da África do Sul; e ministros de vários países. À representação diplomática brasileira foi destinada a primeira galeria lateral da direita e na de cima tomaram lugar o embaixador Dr. Heitor Lira e os ministros das Relações Exteriores e da Marinha do Governo do Brasil, com as respectivas esposas.

Em nome da Assembleia Nacional e da Câmara Corporativa, o sr. dr. Albino dos Reis saudou o sr. Dr. João Café Filho, nestes termos: «O Brasil está presente na pessoa do seu mais alto magistrado. Saudemos o seu

eminente Chefe de Estado. Afirmemos assim, perante o Mundo, e frente ao futuro, a nossa fé e a nossa confiança nas infinitas possibilidades do nosso génio, na eternidade da nossa civilização!»

Em nome dos deputados, o sr. Prof. Dr. Manuel Lopes de Almeida saudou em termos eloquentes o ilustre visitante, e em nome dos procuradores falou o sr. Dr. Júlio Dantas que disse: «A presença de Vossa Excelência, Senhor Presidente, tem neste momento, para nós, significação especial. Não se trata só — e já não seria pouco! — de um grande Chefe de Estado que nos visita; trata-se de uma política nova que se instaura».

Quando o sr. Dr. João Café Filho se ergeu para proferir o seu notável discurso, a assistência, como já o fizera à sua entrada na sala, dispensou-lhe calorosa e prolongada salva de palmas.

Do seu discurso recordamos apenas estas palavras:

«No simbolismo deste contacto solene, Portugal e Brasil trocam um abraço de vibração e ternura. Façamos votos, senhores, para que esta aproximação se torne cada vez mais íntima e fecunda, pelo bem crescente dos dois povos que representamos.»

À noite, no Teatro Nacional de S. Carlos, com a ópera «Cenerentola», de Rossini, realizou-se a récita de gala em honra do sr. Presidente do Brasil.

No sábado, 23, o sr. Dr. João Café Filho foi aos Paços do Concelho apresentar cumprimentos à cidade de Lisboa.

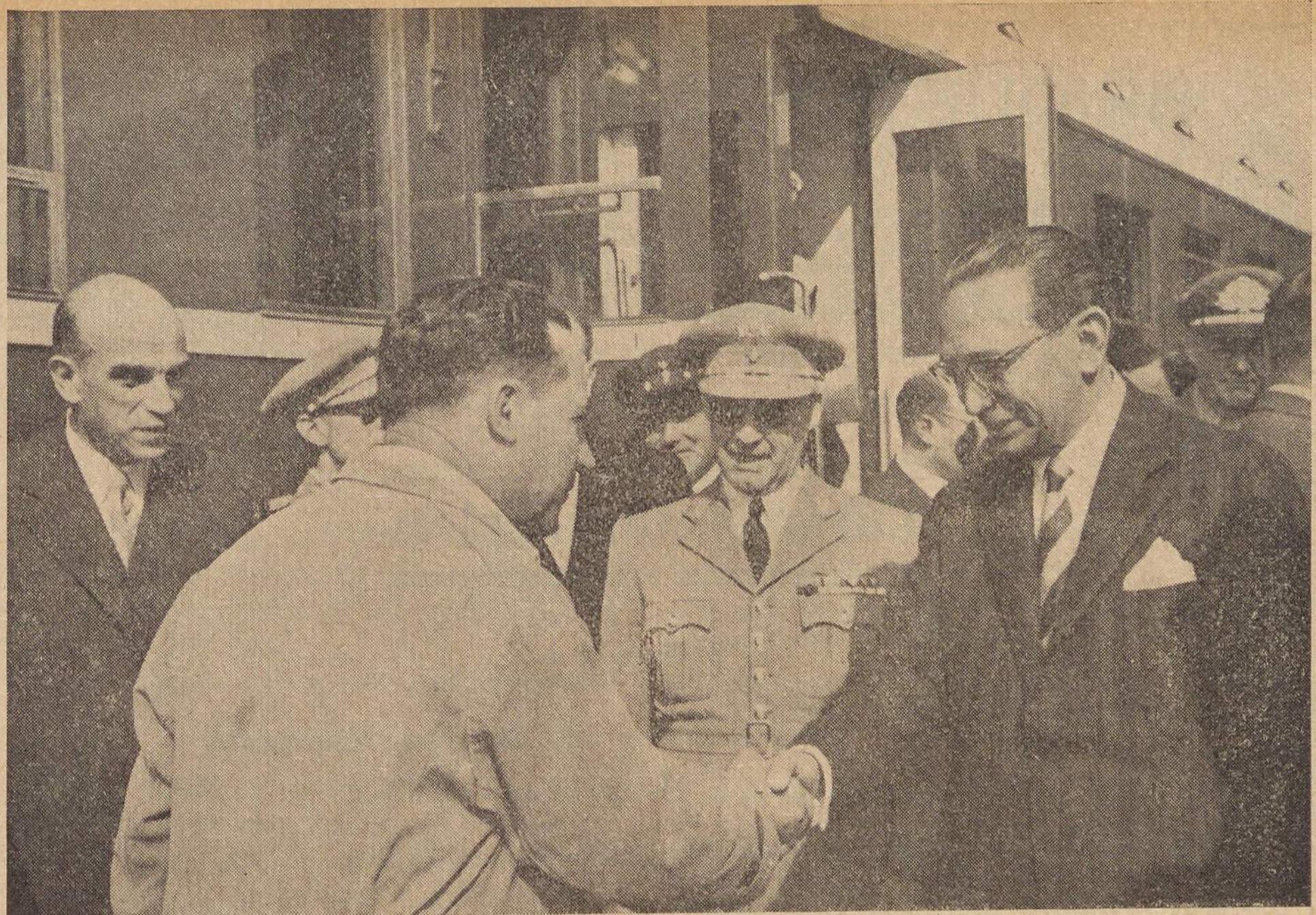
Nessa noite, o sr. Presidente da República ofereceu um banquete no Palácio da Ajuda, ao sr. Presidente Café Filho, o qual decorreu num ambiente da maior solenidade e distinção. Dois discursos apenas, como manda o protocolo. Disse o sr. general Craveiro Lopes: «A comunidade Luso-Brasileira tem diante de si os espaços infinitos do Futuro.»

Na sua resposta, o sr. Dr. Café Filho afirmou: «A comunidade luso-brasileira é hoje um exemplo oferecido ao Mundo. Numa fase de tão incertas perspectivas, a obra de integração espiritual de nossos dois países constitui um acto de sabedoria e prudência.»

No domingo, às 9,50, o sr. Dr. Café Filho, acompanhado pelo sr. general Craveiro Lopes, partiu em comboio especial para o Luso, onde chegou às 12,56. Do Luso, os dois Presidentes seguiram de automóvel para o Buçaco, onde almoçaram. Após o almoço, seguiram para Coimbra, onde, na Universidade, o Dr.



O Director-Geral da C. P., sr. Eng. Espregueira Mendes, como é da praxe, solicita autorização do Chefe do Estado Brasileiro para o comboio partir



O sr. Presidente da República do Brasil cumprimentando o contramestre da oficina Diesel, Frederico Ferreira dos Santos.
À direita do sr. Dr. Café Filho, vêem-se os srs. Presidente da República Portuguesa
e Engenheiro Roberto Espregueira Mendes, Director-geral da C. P.

Café Filho recebeu o grau de doutor «honoris causa», e à noite, na Reitoria, se realizou o banquete em honra do eminente brasileiro. Como em Lisboa e como no Luso, o Presidente Café Filho foi recebido entusiasticamente pela população da gloriosa cidade universitária.

No Porto, as manifestações de simpatia pelo sr. Presidente do Brasil não foram inferiores às de Lisboa e Coimbra. Recebido solenemente na Câmara Municipal, o sr. Dr. Gafé Filho disse: «A visão actual do Porto e as sugestões da sua história milenar proporcionam-me o sentimento de que me encontro no coração de Portugal.»

Do Porto, o sr. Dr. Café Filho, acompanhado do sr. general Craveiro Lopes, seguiu para Guimarães, onde foi recebido também com entusiasmo. De regresso ao Porto, o Presidente do Brasil foi homenageado com um banquete no Palácio da Bolsa. Nos discursos proferidos, a mesma nota alta de fraternidade luso-brasileira.

A manhã de 25 de Abril foi destinada à visita à capital do Norte, de onde, em comboio especial, o sr. Dr. Café Filho partiu, às 12 e 20, tendo chegado a Queluz, pelas 16 e 57. A noite, o sr. Dr. Café Filho assistiu,

do Castelo de S. Jorge, a um deslumbrante espetáculo de fogo de artifício, lançado do Parque Eduardo VII, e a uma exibição de grupos folclóricos.

No dia seguinte, o sr. Presidente do Conselho, Prof. Oliveira Salazar, ofereceu no Palácio da Pena, em Sintra, uma recepção em honra do sr. Presidente do Brasil, e à noite, no Palácio de Queluz, o sr. Dr. Café Filho ofereceu um banquete em honra do sr. Presidente da República Portuguesa, que decorreu num ambiente da maior distinção e cordealidade.

Foi curta a visita do sr. Presidente da República brasileira ao nosso País. Mesmo assim, o programa das festas realizadas em sua homenagem e das visitas, permitiu-lhe ainda uma recepção à colónia brasileira, uma conferência com os representantes da Imprensa e uma visita ao Sindicato Nacional dos Jornalistas.

Com a sua visita a Portugal, os laços de amizade entre os dois países do mesmo sangue e da mesma língua, estreitaram-se ainda mais.

O «Boletim da C. P.», ao registar nas suas colunas a visita do eminente brasileiro, não esquece o facto de o sr. Dr. Café Filho ter viajado no País em comboio especial, honrando assim os nossos caminhos de ferro.

BRIQUETES DE ANTRACITE PEJÃO

para usos industriais, Caminhos de Ferro e caseiros
O melhor combustível pelo seu preço

Carvões industriais

V E N D A S

LISBOA : H. Araújo, Limitada

Rua de S. Mamede (ao Caldas), 26, 1.º — Telef. 24077

P O R T O : Empresa Carbonífera do Douro, Lda.

Praça D. João I, 25, 5.º — Telef. 24608

FÁBRICA DA AREOSA

Sociedade Azevedo, Soares & C.ª S. A. R. L.

R. do Rio — P O R T O — Telef. 43171 "

MERINOS — SARJAS

POPELINETES — FLANELAS

CETINS DE FORROS

MISTOS DE ALGODÃO E SEDA

RISCADOS

CAQUI TIPO COLONIAL

(único tinto com sais metálicos)

ORGANIZAÇÕES COMERCIAIS
NO ULTRAMAR

Luanda: — ALGODEIRA COLONIAL, LDA.

Lourenço Marques: — UNIÃO INDUSTRIAL

ALGODEIRA MOÇAMBIQUE, LDA.

UMA BOA PARTE
DOS FUNCIONÁRIOS DA **C.P.**
PREFERE O

CALÇADO IMPÉRIO

POR SER HA' MAIS DE 20 ANOS:

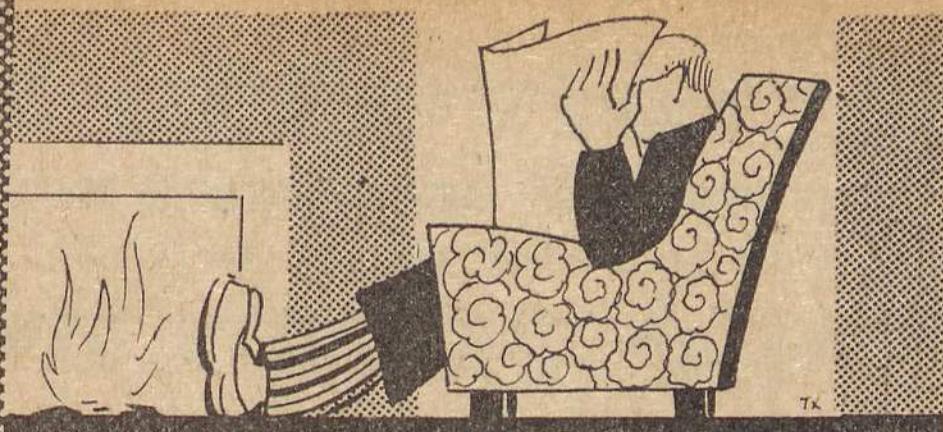
O MELHOR

O MAIS FINO

O MAIS RESISTENTE

C. João da Madeira

talvez não caiba que...



Condensado por JOSÉ JÚLIO MOREIRA

Chefe de Repartição na Divisão da Via e Obras

Há três espécies de pessoas infelizes, na Lei de Deus: 1—O que não sabe e não pergunta; 2—O que sabe e não ensina; 3—O que ensina e não faz.

Assim o afirma o Padre Manuel Bernardes.

* * *

Comparando com o volume da Terra, os seguintes planetas apresentam as dimensões, por ordem crescente: Marte, quase metade; Venus, quase igual; Urano, 82 vezes; Neptuno, 111; Saturno, 864; e Júpiter, 1400.

* * *

No cometa que apareceu no ano 45 antes de Cristo, o Povo Romano julgou ver nele a alma de Júlio César transportando-se ao céu.

O imperador Augusto aproveitou, para fins políticos, esta superstição do povo, que animava a credice de que os Imperadores eram deuses, e mandou edificar um templo em honra do cometa.

* * *

O explorador inglês, capitão Ross, ouviu nas regiões polares, sem auxílio de qualquer aparelho, a voz de alguns homens à distância de quase 2 quilómetros.

Por sua vez, o tenente alemão Forster, travou conversação com outro homem, em toda a extensão de Port-Bowen, no mar glacial do Norte, à distância de 1 quilómetro e meio.

Isto veio provar que, nas regiões polares, a voz humana pode propagar-se a distância considerável.

Se pegarmos num cálice de vidro fino, percutirmos com um dedo para produzir som, e o aproximarmos imediatamente da boca, gritando para dentro, com muita força, a mesma nota, as vibrações se amplificam tanto que quase sempre o cálice se quebra.

* * *

Os Antigos representavam as notas de música por letras do alfabeto.

Foi o monge beneditino Guido d'Arezzo, que, por volta do ano de 1026, escolheu as 6 primeiras sílabas de um hino, em latim, dedicado a S. João Baptista:

*Ut queant laxis re-sonare fibris
Mi-ra gestorum fa-muli tuorum
Sol-ve polluti la-bii reatum Sancte
Ioannes.*

São encontradas, pois, as notas de ut, ré, mi, fá, sol e lá. Mas, a primeira — ut — foi substituída no canto, nalgumas línguas, por — dó.

Em 1684, o francês Lemaire deu o nome de — si — à última nota e foi buscá-la ainda ao último verso, considerando as letras iniciais de Sancte Ioannes — SI.

* * *

Há diversos pontos do mundo onde os fenómenos do som se produzem de maneira assaz curiosa. Assim:

Perto de Coblenz, nas margens do Reno, dá-se um eco que repete 17 vezes a mesma palavra.

A 12 quilómetros de Verdun, na França, havia duas torres distantes uns 60 metros uma da outra e, quando se dava um grito um pouco mais alto, na linha que as unia, era repe-

tido 12 vezes. (As duas torres, como é evidente, recebiam e enviam o som, alternadamente).

Muito próximo do túmulo de Cecília Metella, podia produzir-se um eco que repetia, distintamente, 8 vezes um verso da Eneida.

Na Boémia, junto de Aderbach, há uma espécie de circo de uns 30 quilómetros de diâmetro, eriçado de rochedos nus e pontiagudos, onde em certo ponto se produz um eco que repete 7 vezes um verso de 7 sílabas.

Não longe de Milão, em Simonetta, o eco que ali se dá repete o som de um tiro mais de 45 vezes, com estrondo, e a voz humana 30.

Nos arredores de Heidelberg, um tiro de pistola disparado na base do Heiligenberg parece o ribombar de um trovão. É curioso que se os indivíduos se colocarem atrás e por cima do atirador não ouvem o tiro, mas sómente o eco, que se assemelha a trovoada.

A 10 quilómetros de Rouen, num pátio ali existente, chamado Genetay, quem o atravessar cantando, só ouve a própria voz. Se houver assistentes colocados noutrós pontos, não

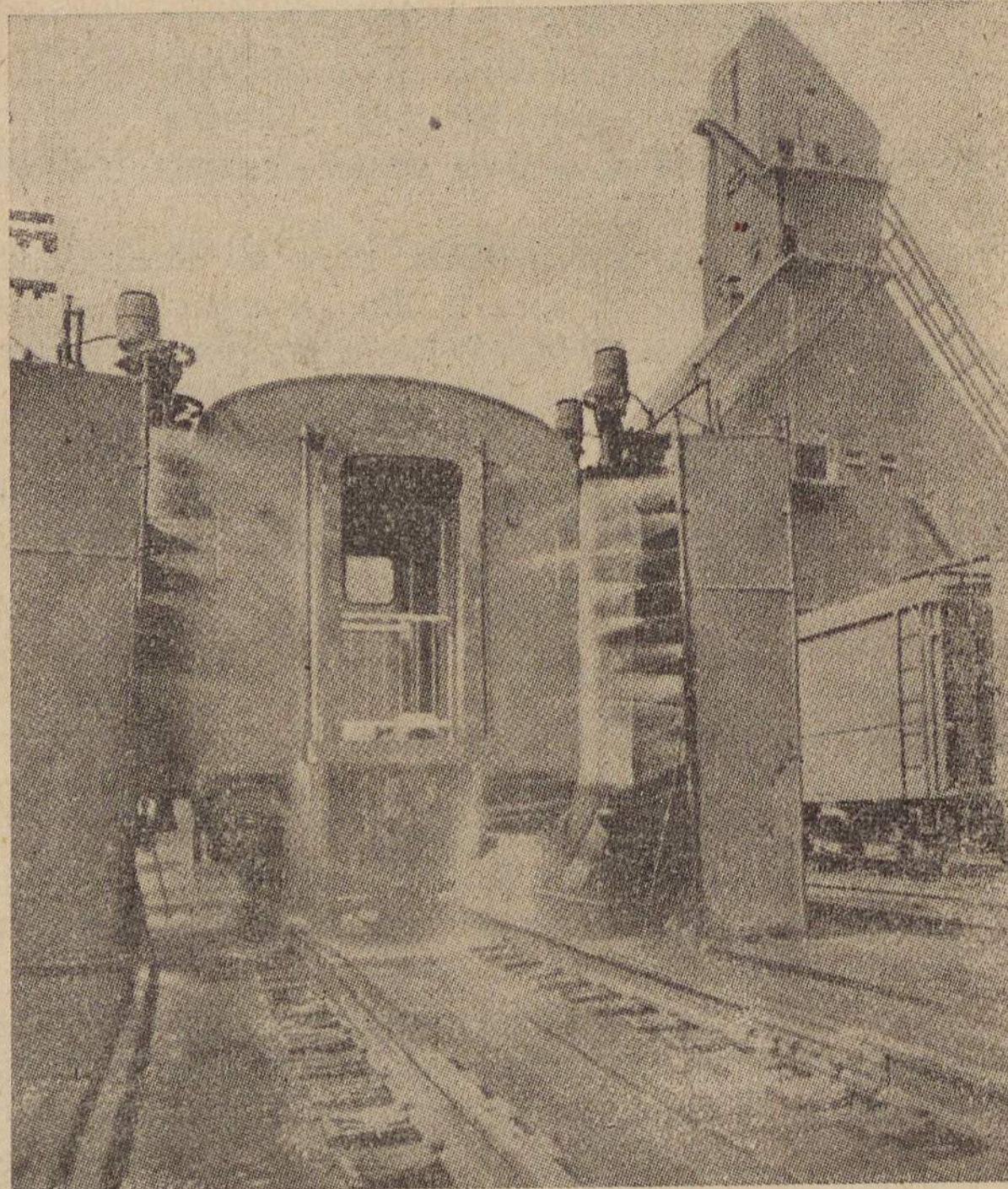
dão pela voz, ouvindo apenas o eco, simples ou múltiplo, conforme a posição.

Em Dezembourg, perto de Halberstadt, pode ouvir-se um eco que repete, nítidamente, as 27 sílabas da seguinte frase: *Conturbabantur Constantinopolitani innumerabilibus sollicitudinibus*.

Em Portugal, (1) na margem esquerda do rio Douro, junto do lugar de Figueirido, na freguesia de S. Martinho de Sardouro, no Castelo de Paiva, pronunciando-se uma palavra em voz alta, é repetida 5 vezes na margem direita. Se se der um tiro de espingarda, o eco repete-se ainda mais vezes.

(1) Não queremos deixar de referir, juntamente com estas notas, que próximo de Sintra, o terreiro de *Seteais* tomou o seu nome do eco que ali se produzia — *Sete ais*.

Segundo conta Pinho Leal, desde tempos imemoriais um dos divertimentos da gente moça era ir àquele sítio, à tardinha, despertar os ecos. A palavra mais usada era, então, um *ai!* E dada a disposição dos píncaros da serra, formando um recôncavo no fundo do terreiro, essa palavra proferida em voz alta, na extremidade norte do mesmo terreiro, era repetida pelo eco, com muita clareza, por 7 vezes.



Aparelho de lavagem mecânica de carruagens usado nos caminhos de ferro norte-americanos. É suscetível de lavar 200 unidades por dia. Emprega água acidulada, primeiramente, e água simples.

(Fotografia da revista «Ferrocarriles y Tranvias»)

Novidades Ferroviárias

Comboios para polimento de carris

TAL como as estradas de tráfego pesado e intenso, após alguns anos de serviço apresentam desniveis no pavimento, também a parte superior do carril das linhas do caminho de ferro — a cabeça do carril — mostra irregularidades maiores ou menores, ao fim dum certo tempo, provocadas pela passagem dos comboios.

Essas irregularidades — derivadas de cau-

ciências. Quase sempre, no entanto, os meios adoptados se têm mostrado caros e morosos.

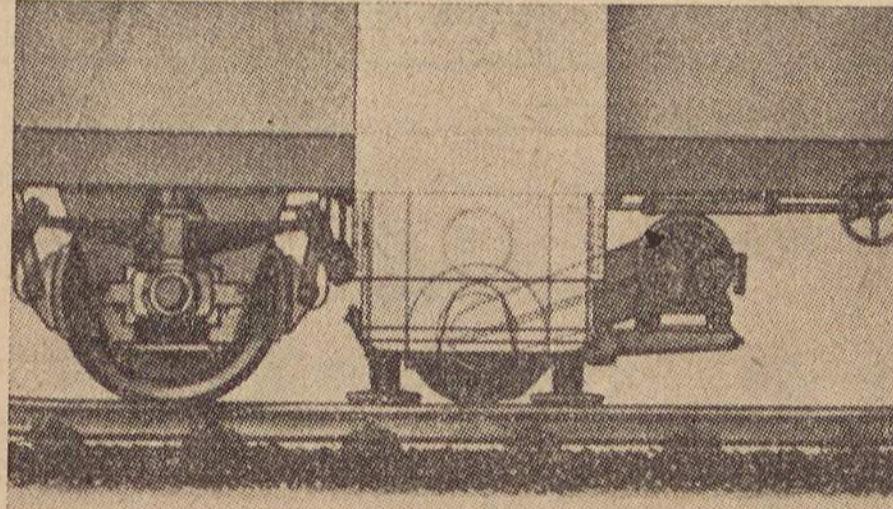
A fábrica de locomotivas Krupp, de Essen, na Alemanha, após estudos e experiências intensas nesse campo, resolveu criar um comboio para polimento de carris baseado no sistema de alisamento, em marcha, por meio de discos rotativos.



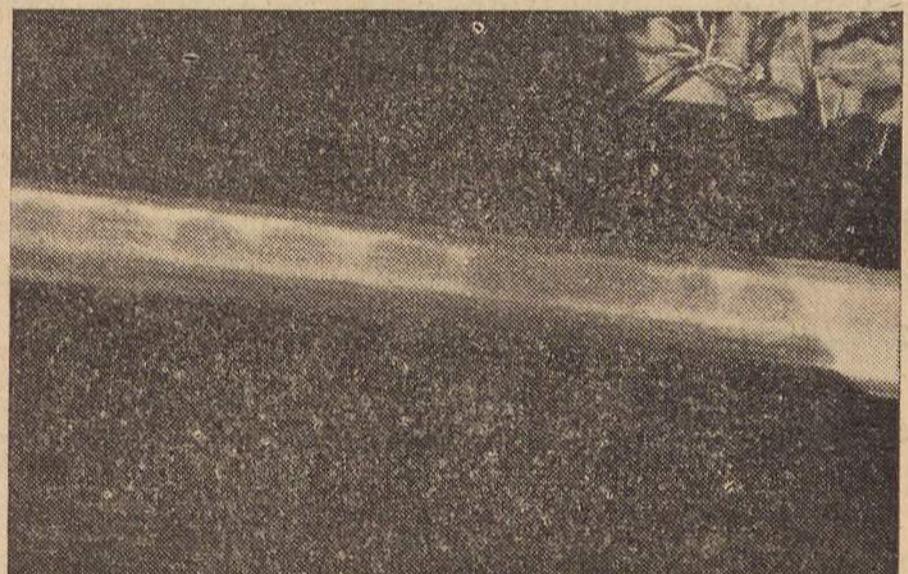
O comboio para polimento de carris construído pela fábrica alemã Krupp



O polimento dos carris é assim conseguido



Esquema do mecanismo do vagão de polimento



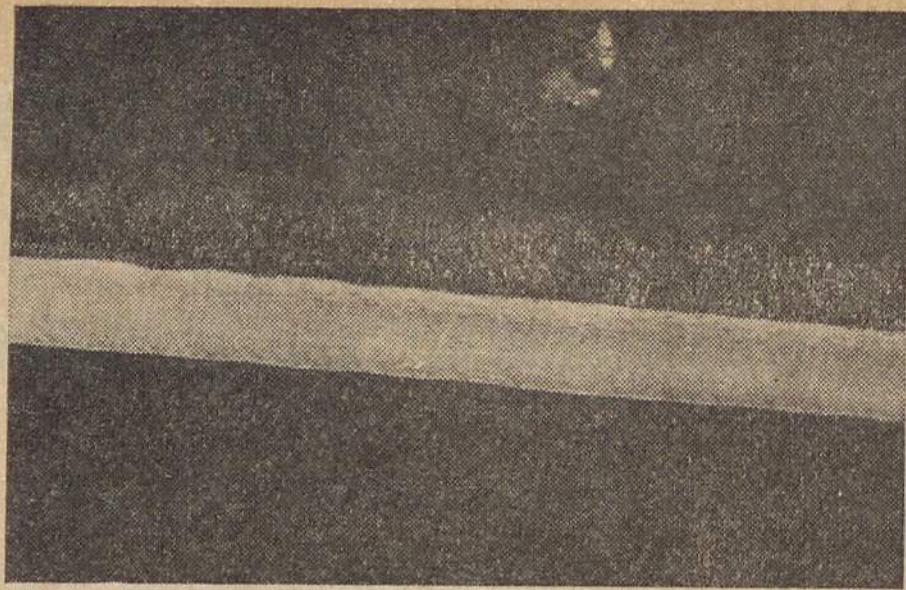
Fracção de carril com pronunciadas irregularidades

sas múltiplas, muitas das quais até agora não bem esclarecidas — além de provocarem trepidações e ruídos na marcha das circulações, com o consequente incômodo para os passageiros, implicam prematura ruína dos rodados dos veículos.

Vários têm sido os processos usados pelas empresas ferroviárias para debelar tais defi-

Esse comboio, como mostra a fotografia que inserimos, é constituído por 5 veículos:

- Vagão das máquinas
 - Vagão de polimento
 - Vagão oficina
 - Vagão de rega
 - Carruagem para habitação do pessoal.
- O serviço tem de ser efectuado com uma



A mesma fracção de carril após o polimento

locomotiva que mantendo uma velocidade baixa constante — 3,5 Km/h — trabalhe num regime de tracção sempre igual. E é com a velocidade de 3,5 Km/h, segundo a experiência tem demonstrado, que se obtêm os melhores resultados.

No vagão das máquinas está instalada uma estação geradora de corrente de 300 KW transportável, que fornece a energia eléctrica necessária para a efectivação dos trabalhos.

No vagão de polimento, junto de cada roda, estão montados jogos de polir — ao todo 8 — reguláveis, em altura, consoante as exigências do serviço a conseguir.

Os resultados obtidos, têm sido, ao que parece, muito satisfatórios.

Numa só passagem consegue-se retirar 0,4 mm de cabeça de carril e obter-se uma superfície completamente lisa da via.

Os Caminhos de Ferro Federais Alemães — Deutsche Bundesbahn — adquiriram há cerca de um ano, para o seu serviço, um comboio destes. Com ele, já poliram mais de mil quilómetros de via.

BOM HUMOR

— O teu marido está agora muito menos moreno do que era, não está?

— É que há quase duas semanas que não atravessa o túnel do Rossio...

Vagão Restaurante para serviço próprio dos passageiros

Os Caminhos de Ferro Britânicos têm em circulação um vagão-restaurante de «self-service», isto é, com o sistema de refeição em que são os próprios passageiros que se servem.

Este serviço, que se tem revelado muito eficaz, destina-se ao fornecimento de refeições a baixo preço.

No centro da carruagem, encontra-se um compartimento destinado à cozinha, ao pessoal e à distribuição das refeições. As duas extremidades do vagão são ocupadas, uma, por mesas com lugares para 28 pessoas; outra, por um café-bár com 9 lugares sentados. Os clientes passando defronte do balcão da cozinha, escolhem os alimentos que desejam e levam os pratos, talheres e copos de que necessitam, tomando lugar nas mesas ou seguindo, se quiserem, para o seu próprio lugar no compartimento que ocupam.

No café-bár os passageiros podem também servir-se a si próprios de bebidas quentes ou frias.

Esta nova fórmula de exploração ferroviária teve logo, no seu período experimental, um acolhimento muito favorável do público.

Isso levou os Caminhos de Ferro Britânicos a procederem agora à encomenda de 28 vagões-restaurantes do mesmo modelo.



I — Divisão Comercial

A — Tráfego

4.º Aditamento à Tarifa Internacional para o transporte de Passageiros e Bagagens entre Portugal e Itália, em trânsito por Espanha e França (em vigor desde 1-4-1955) — Substitui os preços correspondentes aos percursos espanhóis, por outros constantes do pegote anexo a este Aditamento.

6.º Aditamento à Tarifa Internacional para o transporte de Passageiros e Bagagens entre Portugal e Grã-Bretanha, em trânsito por Espanha e França (em vigor desde 1-4-1955) — Substitui os preços correspondentes aos percursos espanhóis, por outros constantes do pegote anexo a este Aditamento.

10.º 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 1-4-1955) — Introduz alterações na Tarifa e substitui os preços correspondentes aos percursos espanhóis, por outros constantes do pegote anexo a este Aditamento.

1.º Aditamento ao Anexo n.º 3 à Tarifa Internacional para o transporte de Passageiros, Bagagens e Cães entre Portugal e França e o Sarre, em trânsito por Espanha (em vigor desde 1-4-1955) — Cria no Título I — Condições de transporte, do Anexo, o novo Artigo 8.º.

Aviso ao Público B. n.º 210 (em vigor desde 3-3-1955) — Prevê a aplicação de preços especiais ao transporte, em pequena velocidade, de «bebidas gasosas ou refrigerantes, não designados», e das respectivas taras vazias em retorno anulando e substituindo o Aviso ao Público B. n.º 184.

Aviso ao Público B. n.º 211 (em vigor desde 1-4-1955) — Prevê a aplicação de preços especiais ao transporte, em pequena velocidade, de produtos cerâmicos, suas matérias primas e produtos sucedâneos dos da indústria cerâmica, anulando e substituindo o Aviso ao Público B. n.º 174.

Aviso ao Público B. n.º 212 (em vigor desde 11-4-1955) — Anula o Aviso ao Público B. n.º 1, relativo a efectivação de comboios especiais de mercadorias.

Aviso ao Público Te. n.º 39 (em vigor desde 1-4-1955) — Prevê a concessão de bónus nos preços de transporte de «azeite de oliveira em vasilhame de madeira ou de ferro, odres ou vagões-cubas ou cisternas» e «azeite de oliveira em quaisquer taras não designadas», anulando e substituindo o Aviso ao Público Te. n.º 20.

41.º Aditamento ao Indicador do serviço que prestam as estações, apeadeiros, etc. (em vigor desde 21-3-1955) — Determina a inclusão, no número das linhas afectas às operações de carga e descarga de vagões, semiais, relativamente à estação de Pias, a linha n.º 2 daquela estação.

11.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem (em vigor desde 26-3-1955) — Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação de Braga e os Despachos Centrais de Feira Nova (via Entre-Pontes), Amares e Gerez.

266.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem (em vigor desde 28-3-1955) — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Braga e o Despacho Central de Feira Nova (via Ponte do Porto).

267.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Ca-

mionagem (em vigor desde 4-4-955) — Transporte de mercadorias entre a estação de Mos- teirô e o Despacho Central de Sinfães.

B — Fiscalização das Receitas

1.º Adt.º à Circular n.º 100, de 26-3-955 — Presta esclarecimentos sobre os transpor- tes de mercadorias entre Portugal e a Grã- Bretanha.

II — Divisão de Exploração

A — Estudos e Aprovisionamentos

Instrução n.º 2601, de 1-3-955 — Circula- ção de comboios entre Campolide, Sete Rios e Concordância de Benfica, enquanto durar a interrupção no túnel de Lisboa-R.

Instrução n.º 2602, de 2-3-955 — Dispo- sições especiais relativas aos comboios de serviço de Via que circulam no túnel do Rossio durante as obras a que neste se vai proceder.

1.º Aditamento à Instrução n.º 2601, de 14-3-955 — Circulação de comboios entre Campolide, Sete Rios e Concordância de

Benfica, enquanto durar a interrupção no túnel de Lisboa-R.

1.º Aditamento à Instrução n.º 1999, de 21-3-955 — Sinalização da estação de Estar- reja.

2.º Aditamento à Instrução n.º 2376, de 21-3-955 — Sinalização do ramal parti- cular «Guia-Fábrica» ao quilômetro 187,813 50 da Linha do Oeste.

B — Movimento

Ordem do Dia N.º 4593, de 1-3-1955 — Sobre a transição de horário na Zona Centro.

Ordem do Dia N.º 4.594, de 14-3-1955 — Sobre a mudança da hora legal, no dia 3 de Abril de 1955.

III — Divisão da Via e Obras

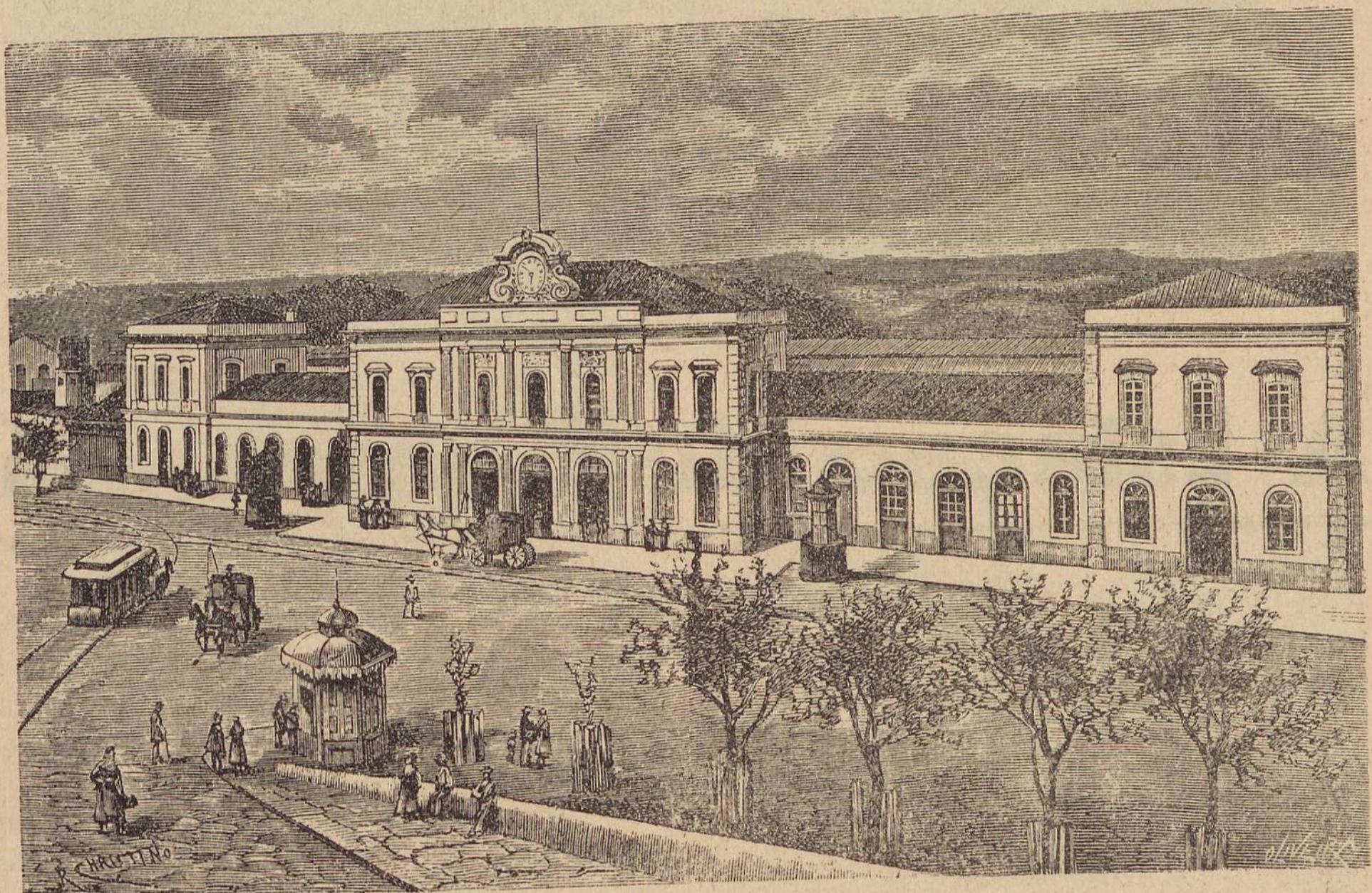
Circular da Via n.º 3466 de 14.3/55 — Lembra a todo o pessoal dos serviços regio- nais o que se encontra regulamentado sobre alterações ao perfil ou traçado das linhas.

Circular da Via n.º 3467, de 29-3-55 — Esclarece a norma a seguir com a licença de nojo do pessoal suplementar.

Firmas que concedem descontos, nas compras, aos ferroviários e suas famílias, mediante a apresentação do cartão de identidade da Companhia

Designação dos artigos	Descon- tos	Nomes das Firmas	Moradas
Artigos fotográficos	15 e 20%	Granfoto — Laboratório Fotográ- fico — Américo Couto, Ltd.ª	Rua do Ouro, 292, 4.º, Esq. . . LISBOA
Diversos	5 e 10%	Grandes Armazéns do Chiado	Rua do Carmo, 2, . . . LISBOA
Drogas	10 a 20%	Drogaria do Rosário, Ltd.ª	Rua do Rosário, 150 . . . PORTO
Fanqueiro e retrozeiro	10%	Armazéns do Rossio	Praça D. Pedro IV, 78/80 . . . LISBOA
Fazendas de lã	variáveis	Braz & Monteiro	COVILHÃ
Ferragens e louças	10%	Cordeiro Pinheiro & C.ª, Ltd.ª	Rua das Flores, 304. PORTO
Guarda-sóis	10%	António Alves Rodrigues	Rua do Almada, 490 PORTO
Mobiliás	variáveis	Marcenaria Santos, Ltd.ª	OLIVEIRA DE AZEMEIS
Óptica	15%	Casa dos Óculos	Rua da Mouraria, 80/82 s/loja . LISBOA
»	25%	Casa Persol	Largo do Intendente, 6 . . . LISBOA
»	40%	Hilário Alves	Rua do Carmo, 69, 2.º, Dt.º . . LISBOA
»	25 e 30%	I. Gonçalves & Silva	Rua Eugénio dos Santos 9, 2.º, E. LISBOA
»	25%	José Manuel Pinto	Rua Eugénio dos Santos, 9, 2.º, . LISBOA
»	20 a 40%	Oculista de Lisboa, Ltd.ª	Rua da Madalena, 182, B. . . LISBOA
»	35 e 40%	Oculista da Rua da Palma	Rua da Palma, 55 LISBOA
»	30%	Oftálmica, Ltd.ª	Praça D. Pedro IV, 45, 4.º . . LISBOA
»	10 e 30%	Óptica Restauradores, Ltd.ª	Praça dos Restauradores, 13, 1.º LISBOA
Relojoaria e ourivesaria	10%	Relojoaria Zenith	Rua Marquês da Fronteira, 82-C LISBOA

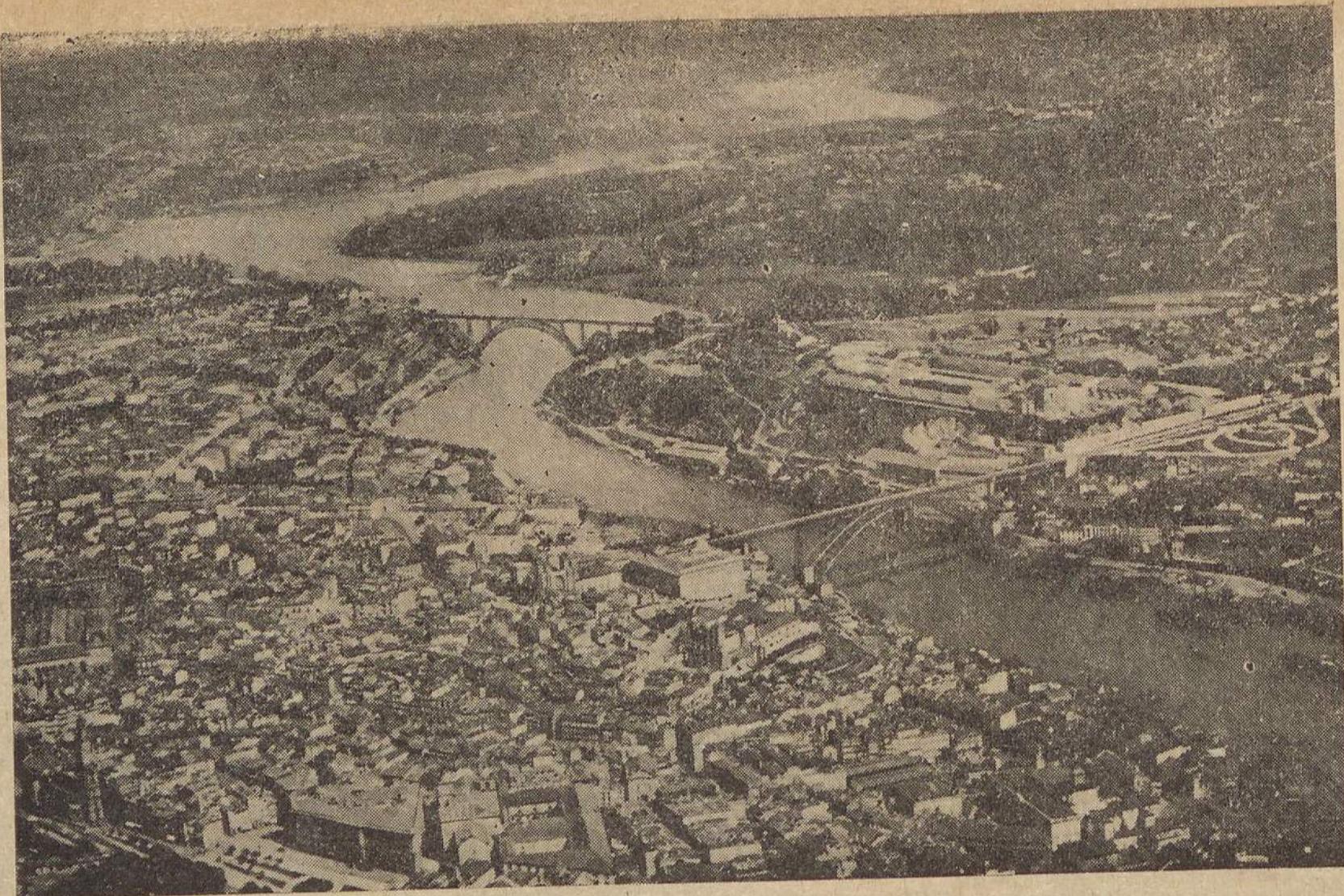
CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES



A estação de Campanhã

Sob o título de *Caminhos de Ferro Portugueses* e o subtítulo de *A estação de Campanhã*, L. de Mendonça e Costa publicou em *O Ocidente*, de 5 de Setembro de 1895, um artigo de interesse para a história dos nossos caminhos de ferro e que reproduzimos, integralmente, nas páginas seguintes.

A gravura, que ilustra esta página, é igualmente reproduzida daquela revista.



PORTO — Vista aérea tomada do poente

A Estação de Campanhã

DEPOIS da do Cais dos Soldados que, apesar das garridices da sua irmã mais nova—a central do Rossio—é a estação de caminho de ferro mais vasta do país, a estação de Campanhã ocupa o primeiro lugar.

Isto enquanto a área, que relativamente à beleza arquitectónica do seu edifício de passageiros, não é também das menos elegantes, rivalizando com a de Viana, incontestavelmente, a de mais correctas linhas.

Votada, por decreto de 14 de Julho de 1872, a construção da linha férrea do Minho, foi escolhido para a sua estação *terminus* o sítio do Pinheiro, por coincidir com o ponto que estava destinado a ser o *terminus* da linha do Norte, completa que fosse a 5.^a secção desta que devia ligá-la com a cidade do Porto.

Os trabalhos foram inaugurados em 8 de Julho desse ano, aniversário do desembarque dos liberais nas praias do Mindelo, e três anos incompletos depois, em 20 de Maio de 1875, saía dali o primeiro comboio para Braga, inaugurando-se assim a linha do Minho.

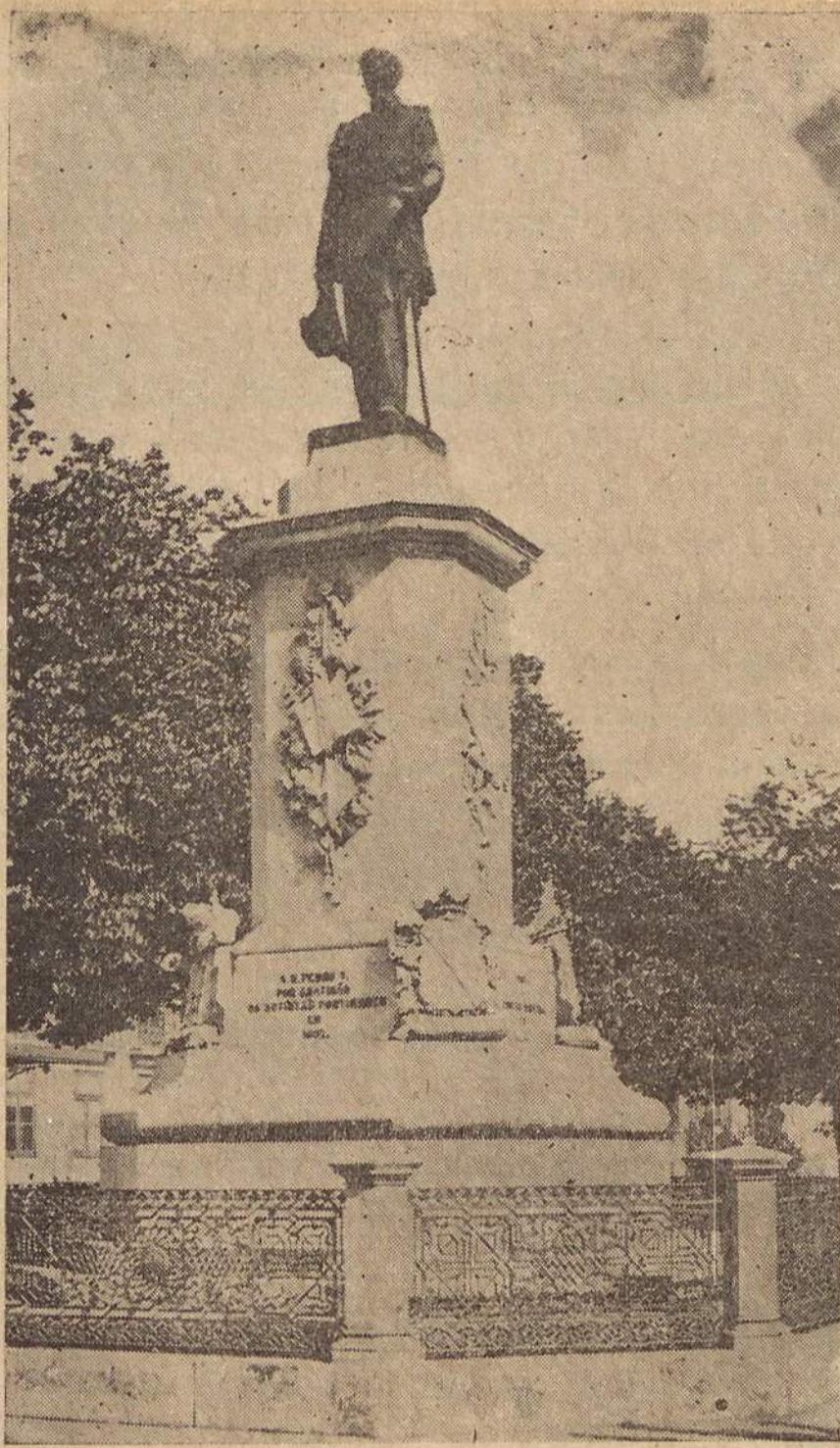
O projecto foi feito pelo senhor engenheiro

Pedro Inácio Lopes, sendo por ele assentes as primeiras pedras, tendo por chefe de secção o antigo e honrado empregado da Companhia Real, sr. José António Carneiro Bastos, condutor de obras públicas, hoje reformado.

Já adiantada a construção, suscitando-se divergências entre as duas administrações que tinham aquele ponto como futura estação comum, foi o primitivo projecto modificado, continuando os trabalhos sob a administração da direcção do caminho de ferro do Minho, a cargo do activo engenheiro sr. João Joaquim de Matos, sendo chefe de secção o sr. Alvaro Alão Pacheco, coadjuvado pelo condutor sr. João António Máximo.

Para terminar este rápido esboço dos seus dados históricos direi que em 4 de Novembro de 1875 ficou a estação de Campanhã ligada à linha do Norte pela inauguração da ponte Maria Pia, que nesse dia se realizou, sendo dado ali um lauto banquete comemorativo, presidido pelo finado Rei D. Luís.

Como disse, a estação é situada nos verejantes campos do Pinheiro e do Godim, e parte das antigas quintas do barão de Valado



PORTE — Monumento a D. Pedro V

e do comendador Lima; é como disse também a sua área é bastante vasta, tendo, além do edifício principal, vastas dependências, como oficinas gerais, projecto do sr. engenheiro Mendes Guerreiro, que as dotou com a mais completa e magnífica alfaia de máquinas-ferramentas e encomendadas à *Société Fives Lille*, grande número de linhas, uma bateria de 7 placas rotatórias, mais 4 para serviço do cais descoberto, e 7 outras em vários pontos; cocheira para carruagens com 9 linhas, reservatório para 100 m. c. de água, rotunda de 10 linhas para máquinas, 5 cais cobertos e 5 descobertos, sendo dois para carvão, etc.

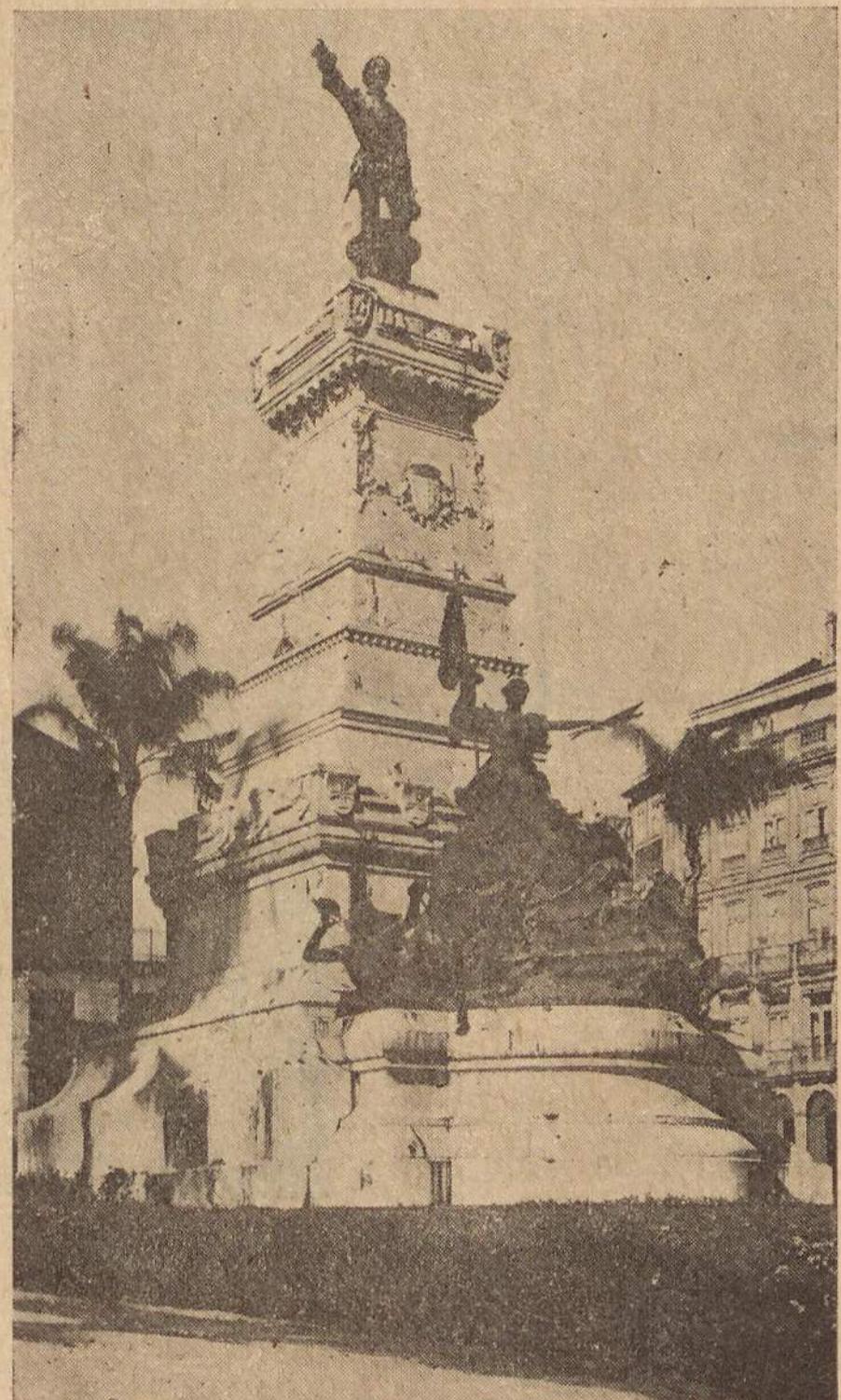
Dela partem para o Norte as linhas do Minho e Douro; para o Sul as da Companhia Real e para o Sueste, de uma agulha em frente das oficinas, a nova linha da alfândega, construída quase por completo pelo distinto engenheiro sr. Simões de Carvalho, ao qual são devidos também parte dos trabalhos do ramal de S. Bento.

O edifício de passageiros consta de três corpos ligados por duas alas de um só pavimento.

Na planta térrea estão instaladas as salas de espera e de bagagens, escritório do chefe, representante da Companhia Real e seus empregados, restaurante; vestíbulo de entrada, que ocupa todo o espaço do corpo central para o largo da gare de saída, bilheteiras, pagadoria, etc..

No primeiro andar, o corpo central é ocupado pelos escritórios: gabinete do engenheiro-director, repartições Central, Tráfego e Fiscalização; no pavilhão da direita, na gravura que hoje damos, está instalado o serviço de via e obras; no da esquerda a repartição do movimento, e a habitação do chefe de estação.

Todas estas acomodações são acanhadas, diga-se em verdade, tendo, além disso, o inconveniente dos três corpos não estarem ligados interiormente, o que obriga os chefes



PORTE — Monumento ao Infante D. Henrique

do movimento e via a descer à rua, para de novo subirem ao corpo central do edifício, sempre que têm que falar com o director.

A construção desta estação fez transformar por completo aquele sítio. Rapidamente se construiram em volta dela largas avenidas bordadas de elegantes habitações, algumas levantadas com tal rapidez e febril ansiedade que, não estando, por vezes, feitos os aterros da calçada, os moradores tiveram que subir, durante algum tempo, por altas escadas de mão para entrar a porta que parecia, só por si, janela de segundo andar, tal era a altura a que ficava do solo.

O relógio que encima o corpo principal é uma bela peça mecânica com transmissão para o interior da *gare*, da casa Garnier, de Paris.

Finalmente a estação de Campanhã é ainda a mais bem servida por viação americana.

Uma linha da Companhia Carris de Ferro descreve uma larga curva no largo e vem prolongar-se com todo o edifício; uma outra, entrando ao topo do largo, segue a linha dos barracões de mercadorias para serviço de transportes destas, e para a cidade.

Com uma tão bela estação, o Porto podia bem prescindir de gastar ao País importantes somas em levar a via férrea a uma estação central, orçada na bagatela de 1.041 contos e em que se dispenderão, afinal, uns 700 e tantos (se não for mais).

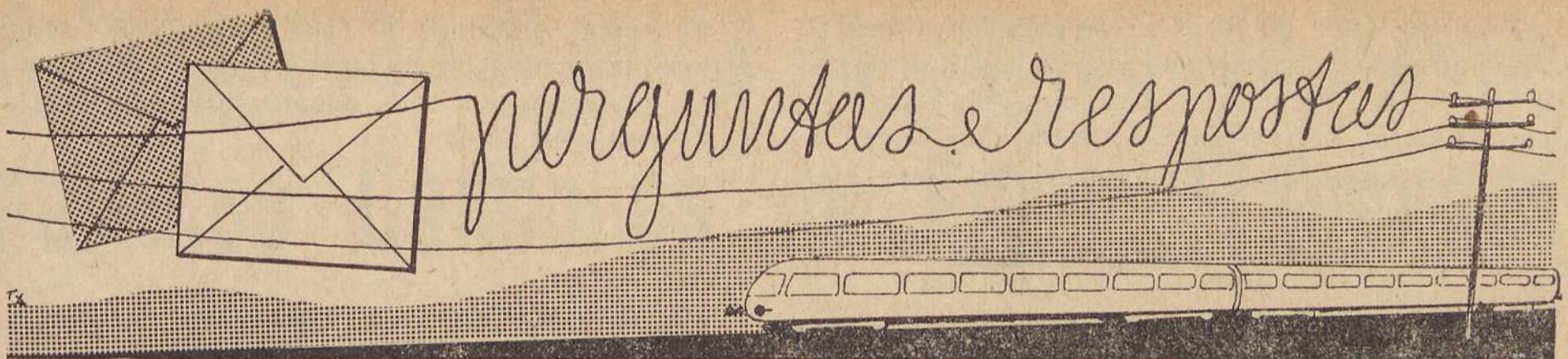
Mas Lisboa tinha a sua central e o Porto não queria ficar inferior, como o não quis impondo a ligação por Salamanca com Madrid, como já se enfeitava para construir viaduto quando em Lisboa se falou no viaduto Verdier.

E padeça quem padecer.

L. de Mendonça e Costa



TORRE DOS CLÉRIGOS



I — Divisão Comercial

Pergunta n.º 225/Cons. n.º 1613 — Tendo aparecido novo tipo de bicletas com motor, cujo peso indicado é de 50 quilos e mais, tenho sugestionado aos revisores, que frequentam os Núcleos de Instrução Profissional a meu cargo, fazer a cobrança conforme o peso inscrito nas mesmas como tara, quando os passageiros procedam e se destinem a apeadeiros, conforme determina a carta n.º 4356 do Serviço de Fiscalização, n.º 435 C. F. P. de 19-7-1952, que atribui o peso de 30 a 40 quilos. Como as referidas bicicletas têm o peso de 30 quilos e mais, tenho lembrado fazer-se a cobrança em conformidade com o peso excedente, 2 ou três fracções. Contudo, peço esclarecer.

Resposta — O peso que se indica na carta n.º 435 C. F. P. do Serviço de Fiscalização das Receitas, de 19-7-1952, (30 ou 40 quilos), só deve servir de base quando não for conhecido o peso das bicicletas, portanto, quando houver conhecimento que estas têm peso superior é esse que deve servir de base para calcular o custo do transporte.

///

Pergunta n.º 226 / Cons. n.º 1621 — Peço informar-me se está certo o seguinte processo de taxa:

Pequena Velocidade, de Campanhã para Bragança.

Um Chassi de veículo com motor sobre 4 rodas, de comprimento 8 metros, peso 3 250 quilos, carregado à partida num vagão «L» de 9 metros e em dois vagões na via reduzida.

Carga e descarga pelos Donos.

Chassi	$234\$00 + \frac{234\$00 \times 15}{100} \times 3,25 = 874\58
Manutenção	$8\$00 \times 3,25 = . . . 26\00
Caixa	$234\$00 \times 0,8 = 18\72
Manutenção	$18\$00 \times 0,08 = . . . 1\44
Trasbordo	$16\$00 \times 3,33 = 53\28
Registo e aviso	$. 4\$00$
Arredondamento	$. 0\$08$
Total	$. 978\$10$

Resposta — Está errado.

O consulente não foi completo na apresentação

da sua consulta, por não ter indicado a espécie do veículo a que pertence o chassi a que se refere.

Segue discriminação da taxa correspondente, considerando o chassi como de carro de passageiros:

Tarifa geral

Via larga $\left\{ \begin{array}{l} 1.^a \text{ cl. com recargo de } 15\% - 3250 \text{ quilos} \\ 1.^a \text{ cl. (preço simples) - 75 quilos} \end{array} \right.$

Distância 140 Km.

Preço $(120\$00 + \frac{120\$00 \times 15}{100}) \times 3,25 = 448\50

Preço $120\$00 \times 0,08 = 9\60

Manutenção $24\$00 \times 3,33 : 2$ (Via larga e estreita) = $\underline{39\$96} = 498\00

Via estreita — base 28.^a com 25% por 2 veículos.

Distância 134 Km.

Preço $(337\$50 + \frac{337\$50 \times 25}{100}) \times 2 = 845\75

Manutenção $(15\$00 + 50\$00 \times 2 \text{ (veículos)}) : 2$ (via larga e estreita) = $65\$00 = 908\75

Registo = $. 3\$00$

Aviso de chegada = $. 1\$00$

Arredondamento = $. 0\$09$

Total = $. 1.410\$00$

///

Pergunta n.º 227/Cons. n.º 1624 — Peço informar-me se posso despachar uma alcofa com fruta, hortaliça ou pão, ao abrigo do art.º 11.^º da Tarifa, n.º 1 P.

Resposta — Podem ser aceites.

///

Pergunta n.º 228/Cons. n.º 1629 — Agradeço ser esclarecido do seguinte:

Numa consulta que fiz ultimamente (carta 616/1 C. F. M.), há uma nota que diz: A Companhia não tem guindastes nas docas».

Será só nas docas de Leixões ou em todas as outras, que a Companhia não tem guindastes?

Existe uma taxa aprovada superiormente que tem a aplicação no guindaste na doca de Viana.

Resposta — Os guindastes existentes nas instalações portuárias denominadas por Docas (Alcântara-Mar-Doca de Alcântara, Alcântara-Mar-Doca de Santo Amaro, Leixões-Docas, Matosinhos-Docas e Viana-Doca), não são de propriedade da Companhia.

II — Divisão da Exploração

Pergunta n.º 202/Cons. n.º 1587 — Agradeço ser esclarecido se um empregado da Companhia ou pessoa de sua família, quando se esqueçam de um volume no comboio e desejem que o mesmo seja enviado para qualquer estação, têm direito ao seu transporte em mod. M 163.

Resposta — O critério a adoptar, deve ser o mesmo que usamos para com o público; de resto é sempre assim que se tem procedido.

A estação que recebe a reclamação pede à estação onde o volume ou volumes se encontram o seu envio. Esta despacha-o como remessa ordinária de G. V., isto no caso do seu valor garantir o transporte. Se não garantir, a estação que faz o pedido, terá de solicitar do interessado o depósito da quantia relativa ao seu transporte.

///

Pergunta n.º 203/Cons. n.º 1645 — Quando um passageiro, ao atravessar a passagem de nível de Rio de Mouro, Algueirão ou qualquer outra que esteja a cargo da Divisão de Via e Obras, seja colhido por um comboio, agradeço informar-me a quem pertence o levantamento dos autos X. 6.

Resposta — Quando um passageiro seja colhido em qualquer passagem de nível a cargo da Divisão de Via e Obras, é aos seus agentes que compete o levantamento dos autos.

///

Pergunta n.º 204/Cons. 1662 — Por ter dúvidas agradeço dizer-me se a 1.ª e 2.ª fórmulas do art.º 25.º do Regulamento 2 devem ser registadas no livro dos avanços, ou no dos telegramas de serviço.

Resposta — O 1.º telegrama do art.º 25.º ou seja o que se destina a inadigar do atraso do comboio, regista-se no livro dos telegramas do serviço geral; o 2.º telegrama regista-se no livro dos avanços, pois de um pedido de avanço se trata.

///

Pergunta n.º 205/Cons. X. 10 n.º 132 — Pela Instrução n.º 2504, considera-se substituído o art.º 7.º do Regulamento n.º 2.

Como naquele documento nada se encontra que justifique tal medida, peço-me seja explicada a razão.

Resposta — Trata-se de uma gralha de transcrição.

O art.º n.º 7 do Regulamento 2, está plenamente em vigor.

Em todos os exemplares da referida Instrução, a pág. 11, deve traçar-se na parte referente à A. R., o art.º no 7, dentre os vários artigos realmente substituídos.



O cais do Sodré, tal como é hoje, e de onde, há cinquenta anos, saiu o primeiro carro eléctrico para Algés

A Inspecção Médica na Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses

Pelo DR. ROBERT ARON

NO mês de Fevereiro de 1954, deu-se em França um combate entre um comboio e um avião... Melhor dizendo, uma competição.

A «Société National des Chemins de Fer Français» (SNCF) procedia a ensaios de velocidade com as novas locomotivas eléctricas que servem para os transportes rápidos a grandes distâncias.

Para seguir a experiência, um jornal enviou um avião de informação. Este não era, possivelmente, do último modelo: simples aparelho de hélices e não de reacção, tinha sido feito para passear tranquilamente por cima dos lugares onde se tivesse produzido algum acontecimento, mais do que para transportar o espaço sem se preocupar com os seres terrestres.

Foi o caso que, entre Dijon e Beaune, quando a automotora CC-7.121, seguida de três carruagens, com um peso de 100 toneladas cada uma, alcançou a velocidade de 243 quilómetros à hora, o avião não pôde acompanhá-la e perdeu-a de vista; desta vez a competição entre o céu e o carril terminou em benefício do último.

Foi, indubitavelmente, um combate excepcional destinado a mostrar até ao limite do possível a potência do novo material; mas isto não impede que, sem alcançar, evidentemente, a marca da CC-7.121, outras automotoras do mesmo tipo passem a rodar correntemente, nas grandes linhas francesas, a velocidades que alcancem ou ultrapassem os 140 quilómetros por hora.

E os condutores que dirigem semelhantes máquinas são um tanto como os pilotos do ar, têm as mesmas qualidades de resistência

e de habilidade que são necessárias no céu aos seus concorrentes do avião.

Lançados a tais volocidades devem dispor de uma força física impecável, de uma vista perfeita, de reflexos imediatos; qualidades que obrigam a S.N.C.F. a prestar ao seu pessoal cuidados médicos, submetendo-o a uma vigilância mais atenta e aperfeiçoada do que nas outras profissões.

Desde sempre que as companhias de caminhos de ferro francesas se mantiveram na vanguarda de todos os progressos científicos e sociais. Antes de terem sido agrupadas sob a tutela do Estado, muito antes de em qualquer parte do mundo existir a segurança social, as redes francesas já tinham instituído um serviço médico gratuito destinado ao pessoal; era um desejo de humanidade, mas era igualmente a preocupação de dar segurança aos viajantes, segurança que depende, em grande parte, do estado físico e nervoso dos condutores e dos agulheiros.

Actualmente, desde que entrou felizmente nos costumes e se generalizou, a segurança social conseguiu alcançar uma particular perfeição no pessoal dos caminhos de ferro. Existe hoje todo um conjunto de serviços que contribuem para assegurar a aptidão física dos funcionários, com os meios e as técnicas mais aperfeiçoadas.

Conheci um guarda de barreira de uma linha de interesse local, que se contentava em ver passar diariamente, a uma moderada velocidade, um comboio misto de passageiros e mercadorias, em cada um dos dois sentidos. O caminho que cruzava com a linha férrea não era estrada «nacional», mas um caminho vicinal, pouco frequentado por veí- 19

culos. Numa manhã de Inverno o nosso homem, ao iniciar o seu serviço, julgou observar na vista do olho esquerdo um ligeiro véu que o incomodava um pouco, mas que, em todo o caso, lhe permitia realizar o seu serviço. Não prestou muita atenção ao fenómeno mas, alguns dias mais tarde, quando o inspector passou a visita, fez referência, de passagem, ao acontecido, sem lhe prestar qualquer importância. Esta ligeira anomalia visual, devidamente consignada no relatório do inspector, determinou a urgente convocação do homem para ir a Paris e ser submetido, no dispensário, aos exames e cuidados que o seu estado requeria.

Comprovou-se que esse ligeiro véu não oferecia perigo; no pior dos casos seria uma ligeira afecção de evolução muito lenta, tendo que decorrer, pelo menos, 20 anos, antes de se transformar em doença. Isto não impediu que, segundo o princípio pelo qual todo o agente responsável pela segurança deve ter uma vista impecável, não deixasse de ser submetido a um tratamento longo e preciso, ao fim do qual o ligeiro véu desapareceu.

Deste modo entrou em contacto com esses Centros Médicos-Sociais da S.N.C.F. que constituem um dos serviços mais perfeitos da rede ferroviária francesa.

Todo o agente, antes de ser admitido, tem de se submeter a três exames: um exame médico geral, um exame dos pulmões e um exame da vista. Este último compõe-se, na realidade, de dois exames: apreciação da agudeza visual do indivíduo e, por outro lado, apreciação do sentido cromático, isto é, da faculdade de distinguir bem as cores.

Conforme os resultados assim se admite ou se rejeita o candidato. Se é aceite pode destinar-se, de acordo com o resultado dos exames, a empregos dos quais depende a segurança dos viajantes, ou a outros que não têm responsabilidade.

Durante a sua carreira, a intervalos mais

ou menos aproximados, conforme as suas funções sejam mais penosas e a sua idade mais avançada, vai sendo submetido a inspecções de segurança, para apreciar, por meio de provas precisas, o seu estado físico, nervoso, e o estado da sua visão. Particularmente, essas inspecções a que se submetem os agentes encarregados de conduzir os trens, supõem desde logo um exame profundo do sentido cromático. Se os resultados destes exames resultam insuficientes ou duvidosos, o agente é submetido a um estudo prático, ao ar livre, efectuado com a ajuda de sinais luminosos. A esta prova assiste um representante do Serviço de Tracção, e decide do emprego que pode confiar-se ao agente examinado.

Vemos pois que o piloto dos caminhos de ferro, sentado ante as manivelas das novas automotoras, é submetido às mesmas selecções que o piloto do avião perante o seu aparelho de comando.

Dele depende também o rendimento do material altamente moderno que se lhe confia, e sobretudo a segurança de inúmeras vidas de viajantes.

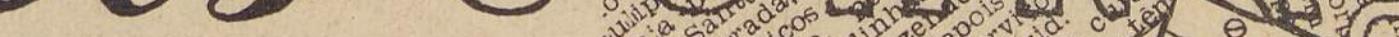
Terão estes, quando se instalam coddamente, no «farniente» da viagem, no vagão-restaurante ou na carruagem-cama, o verdadeiro sentimento da selecção tão apertadamente severa, que determinou a nomeação dos agentes, dos condutores, como se dizia dantes, dos homens do espaço?

O poder ganhar, como recentemente se fez, uma hora e um quarto no percurso Paris-Amsterdão, uma hora e meia no de Paris-Bordeus, e duas horas no de Paris-Marselha, supõe, não só um material perfeito, mas igualmente um pessoal experimentado.

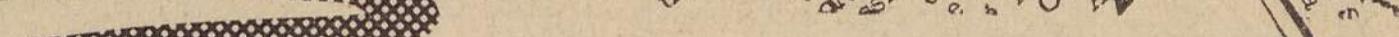
Qualquer que seja o progresso técnico, o homem constitui sempre o elemento primordial do sucesso.

(Transcrito do «Jornal do Médico», de Março findo).

Dos J



JOAQUIM



ES

Ligações Radiotelefónicas nos comboios franceses

A primeira comunicação telefónica entre os passageiros de um comboio em andamento e a rede geral telefónica de Paris foi há pouco inaugurada pelo eng.^º Louis Armand, presidente do conselho de administração dos caminhos de ferro franceses.

Trata-se dos ensaios das primeiras ligações radiotelefónicas, pois de futuro os passageiros de certos comboios franceses poderão obter directamente comunicações com os assinantes da rede geral. As ligações fazem-se por meio de postos fixos regularmente dispostos ao longo das linhas, nas estações, e equipados segundo o princípio da modulação de frequência, conseguindo-se assim eliminar os ruídos e obter ligações intermediárias a mais de vinte quilómetros.

Transporte de energia eléctrica sem necessidade de cabos

Na Itália realizaram-se provas, com êxito, de transporte de energia eléctrica sem necessidade de cabos. O processo consiste em converter a corrente eléctrica em electromagnética e novamente em eléctrica. Perde-se, é certo, bastante electricidade, mas ganha-se na economia dos fios transportadores.

Este invento, considerado o mais sensacional de 1954, está em período experimental e ao que parece — afirma-se — poderá ter aplicações que revolucionarão a indústria.

Os comboios franceses e as suas velocidades

Cerca de cinquenta e duas cidades da França e da Europa estão ligadas por via

férrea a Paris segundo velocidades comerciais que variam entre 91 e 124 km/h. Rolam em França, a mais de 100 km/h., 34 comboios. Os «rápidos» entre Paris e Dijon fazem a média de 124 km/h. e o comboio «Mistral» (Paris-Lyon) 122,8 km/h.; Paris-Saint-Quentin 121,570 km/h. e Paris-Bordéus 117,200 km h. A distância entre Paris e Nice (1088 km) é percorrida à média horária de 106,900 km/h.. Entre as ligações internacionais, nota-se Paris-Liège a 101,940 km/h.; Paris-Basilea a 95,100 km h.; Paris-Colónia a 95,600 km h.; Paris-Genebra a 93,900 km/h. e Paris-Amsterdão a 91,100 km/h.. Salienta-se que se trata de velocidades médias comerciais e que portanto em alguns troços a marcha é, em muito, superior aos números indicados.

O objectivo actual, em França, é conseguir as velocidades médias comerciais dos 140 km/h.

Secretárias-dactilógrafas volantes nos comboios alemães

O serviço nos comboios de secretárias-dactilógrafas volantes, iniciado há quatro anos pelos Caminhos de Ferro Alemães, está tomando grande desenvolvimento. Actualmente, 45 jovens secretárias estão à disposição dos passageiros em mais de 40 comboios «rápidos» de longo curso e em algumas automotoras. Dispõem de todo o material necessário para auxiliar o trabalho, porventura pedido por qualquer passageiro.

Os serviços das referidas secretárias estão sendo coda vez mais procurados. Numerosas pessoas (homens de negócio, políticos, jornalistas, etc.) têm recorrido a esses serviços.

PORTUGAL TURÍSTICO



COSTUMES DO NORTE



Estação de Lisboa-Rego — O recinto do lado da plataforma descendente foi alargado para maior comodidade do público

Electrificação dos nossos Caminhos de Ferro

No número anterior do *Boletim da C. P.* fez-se referência ao Concurso para o fornecimento e montagem do equipamento necessário à execução da 1.ª fase da electrificação das linhas suburbanas de Lisboa e Porto e da linha de Lisboa ao Porto.

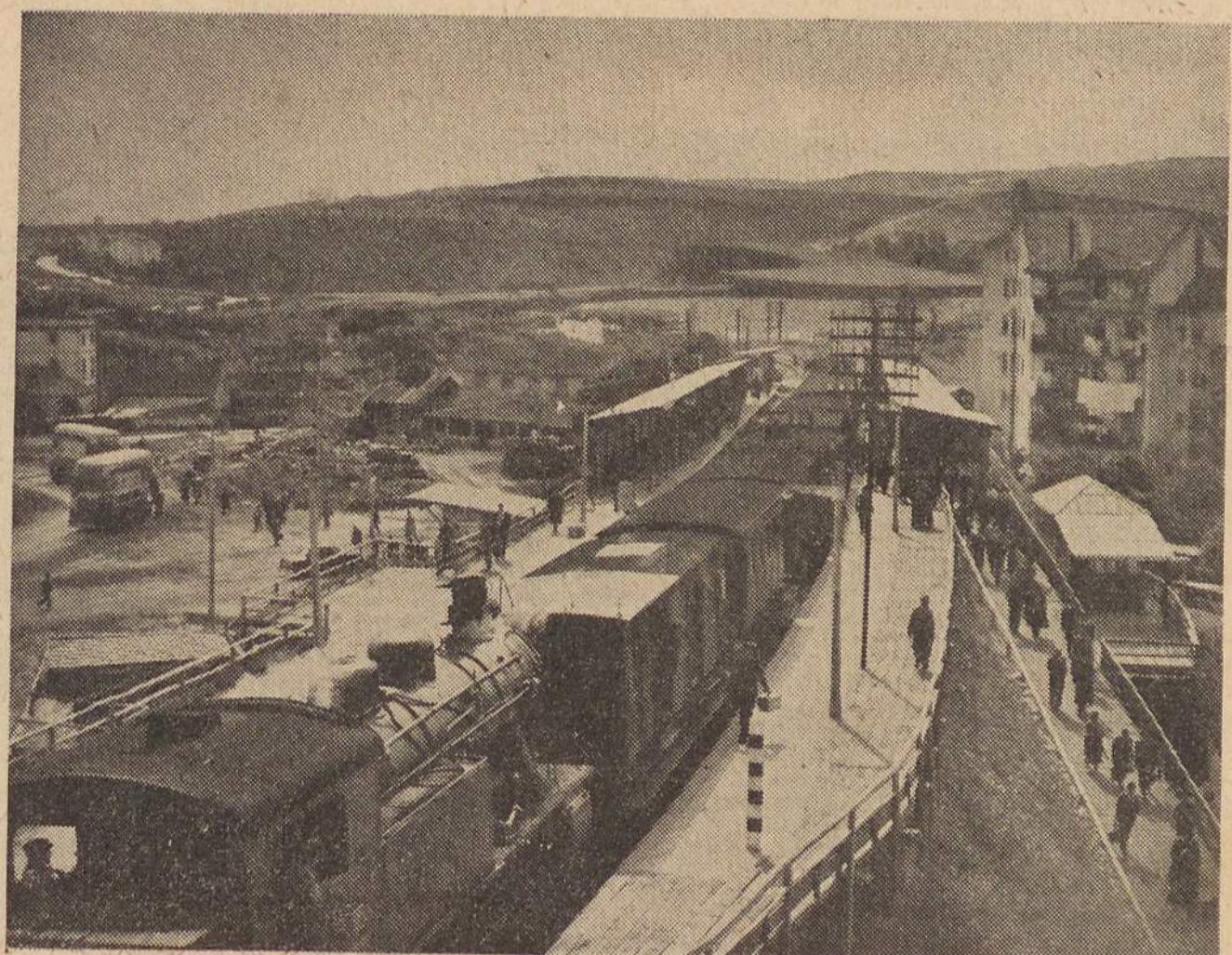
Como é sabido, a 1.ª fase compreende a

electrificação das linhas de Lisboa a Sintra e ao Entroncamento.

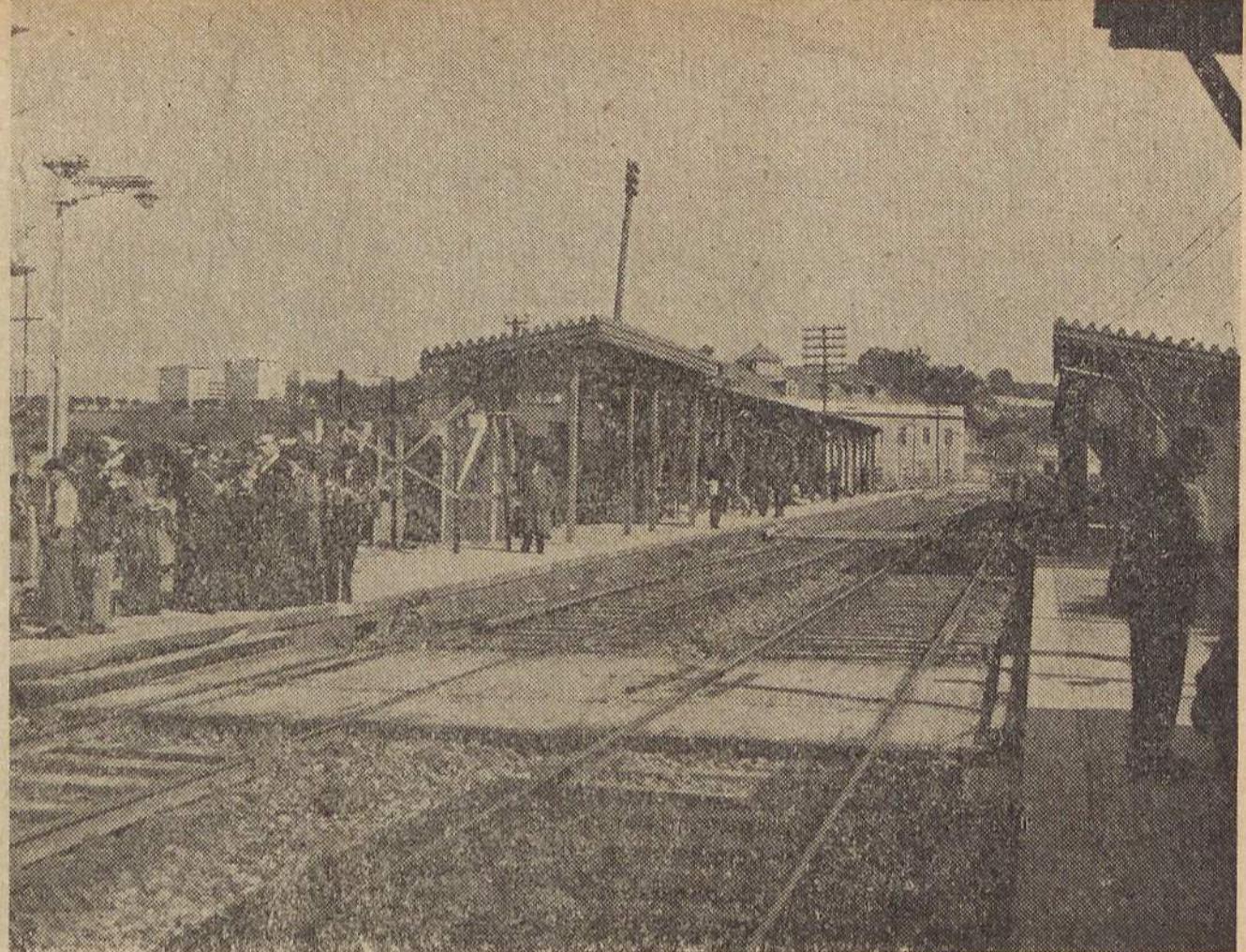
A presente notícia refere trabalhos executados pela Divisão de Via e Obras em consequência do abaixamento da plataforma do túnel do Rossio a que a electrificação obrigou.

Com o abaixamento da plataforma do tú-

Sete-Rios — Chegada do comboio descendente. À direita, os passageiros dirigem-se para a Estrada de Benfica, onde foi montado um serviço especial de carros eléctricos. À esquerda, os autocarros de dois andares do serviço especial montado pela «Carris»



O Director-Geral da C. P., sr. Eng. Espregueira Mendes, dá informações aos representantes da Imprensa sobre os trabalhos realizados em Sete-Rios



nel pretende-se obter mais espaço, destinado à instalação do cabo aéreo (catenária), que transporta a energia eléctrica à tensão de 25 000 volts.

Na estação de Lisboa-Rego entre os trabalhos executados figura o do alargamento do recinto da plataforma descendente, como mostra a gravura da página anterior.

No apeadeiro de Sete-Rios o volume de trabalhos foi maior: rampas de acesso ao apeadeiro, do lado da Estrada de Benfica e do lado da Avenida de Columbano Bordalo Pinheiro — Rua do Dr. António Martins; pavimentação do recinto destinado à circulação

dos autocarros: bilheteiras; ampliação e abrigos; etc.

Foi no apeadeiro de Sete-Rios, Sete-Rios — Concordância de Benfica, que se executaram os trabalhos de via mais importantes, com o fim de obter a modificação de linhas, que os diagramas na página seguinte mostram.

Todos estes trabalhos foram executados de modo a satisfazer o serviço especial de comboios estabelecido temporariamente, em virtude dos trabalhos do túnel terem posto fora do serviço público a estação de Lisboa-Rossio.



Sete-Rios — Uma fase dos trabalhos de via levados a efeito

Reuniões ferroviárias internacionais

Conferência Portugal-Espanha-França (P. H. F.)

Realizou-se, desta vez em Lisboa, no edifício dos Serviços Centrais da C. P., em Santa Apolónia, de 12 a 15 de Maio findo, a reunião anual dos técnicos ferroviários que participaram da Conferência Portugal-Espanha-França — Conferência P. H. F., como abreviadamente é mais conhecida.

Foram tratados e com resultados plenamente satisfatórios problemas técnicos e comerciais de grande interesse.

O «Boletim da C. P.», no seu próximo número, referir-se-á, em pormenor, a algumas das conclusões alcançadas nesta importante Conferência.

Grupo Desportivo da C. P.

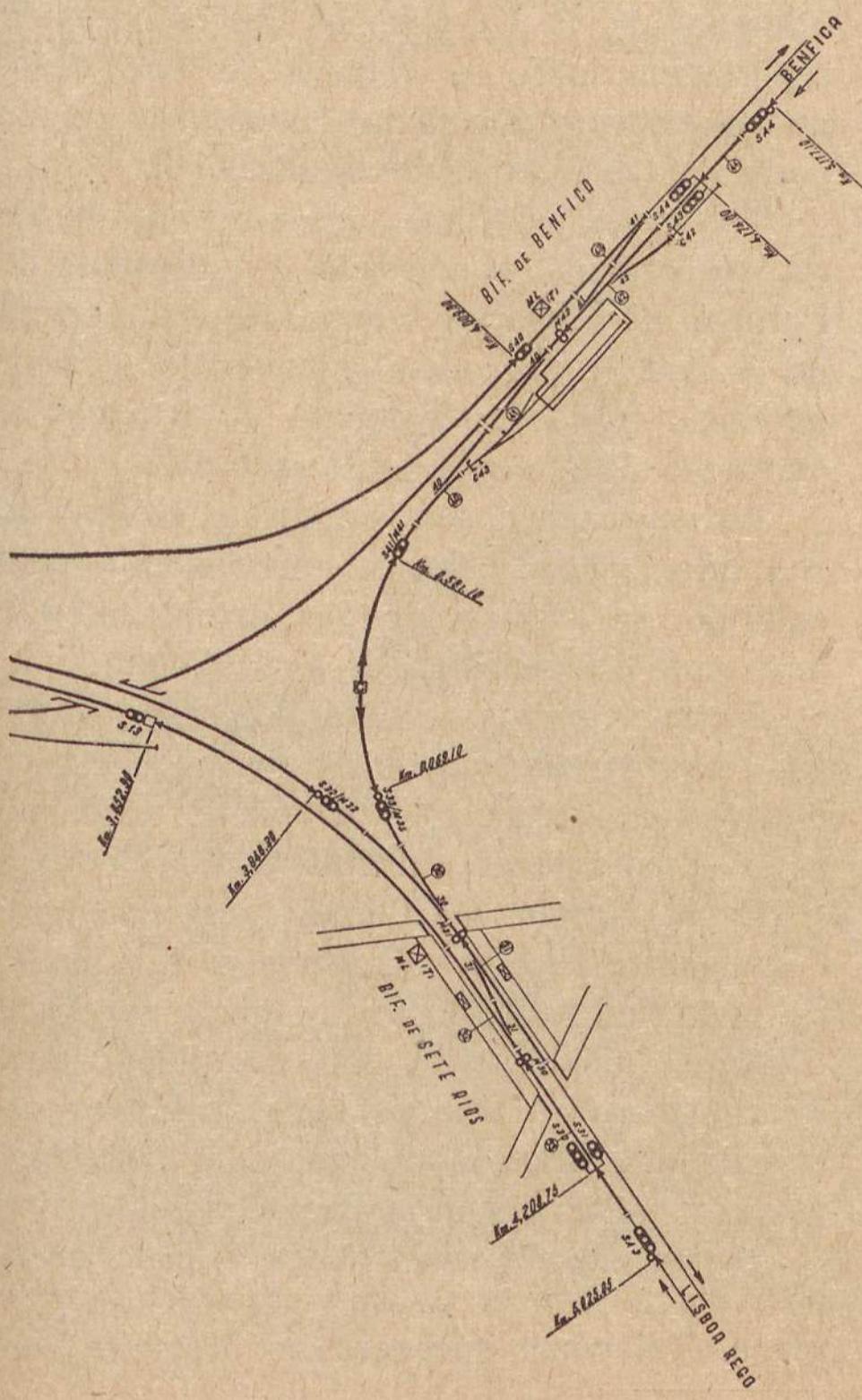
Recebemos o Relatório da Direcção deste Grupo referente à sua actuação durante o ano de 1954. Por esse documento se verifica que foram porfiados os esforços dos dirigentes da agremiação para melhorarem as condições de vida dela, que foi intensa a actividade desportiva e benficiente do Grupo e que as contas apresentam um saldo lisonjeiro.

O *Boletim da C. P.* faz votos pelas prosperidades da simpática associação desportiva.

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.



A "Association Touristique des Cheminots" e as suas excursões a Portugal

Por ALBERTO DA SILVA VIANA

Chefe de Repartição do Serviço de Turismo e Publicidade

A «Association Touristique des Cheminots», a quem os ferroviários franceses muito devem o alto nível atingido pelas suas actividades turísticas, vem dedicando ultimamente especial atenção ao nosso País. Dotada de larga experiência turística e aperfeiçoada organização interna, que compreende, com iniciativa própria, um Secretariado Geral e 5 Permanências regionais, esta prestimosa Associação desenvolve uma gama de actividades sociais que vão desde as viagens, dentro e fora do país, até ao campismo, colónias de férias, visitas culturais, conferências, cinema educativo, etc.

Compreende-se, assim, a popularidade desta Associação em França, onde é designada familiarmente pelas suas iniciais «ATC», das quais deriva o epíteto de «atecistas» tomado pelos respectivos associados.

Uma bem elaborada revista, editada mensalmente, sob o título de «Chemins de France. Routes du Monde», coloca as dezenas de milhares de «atecistas» ao corrente de todas as iniciativas do Secretariado Geral e das Permanências regionais.

Deve-se ainda aos profícios esforços da «ATC» francesa a criação, no âmbito ferroviário, da Federação Internacional das Associações Turísticas, que está desenvolvendo notável acção coordenadora na maioria dos países europeus que muito contribui para o desenvolvimento do intercâmbio turístico e cultural entre os ferroviários das diferentes nações. É neste quadro salutar do intercâmbio que a «ATC-Nord» (Permanência da região norte) está promovendo uma série de excursões a Portugal sob os auspícios da canção «Avril au Portugal», em grande voga na França e que tem para nós o sabor pitoresco de ser a réplica francesa ao nosso, não menos popular, fado-canção «Coimbra».

Assim, em Abril do ano passado, enviou-

nos duas embaixadas com um total de 52 «atecistas»; mas já no corrente ano, conforme foi noticiado no número do mês findo do «Boletim da «C. P.»», novas duas embaixadas fazem elevar a 122 o total de visitantes atraídos por uma canção que exalta bucolicamente as doçuras aliciantes da Primavera em Portugal.

Tendo organizado estas excursões e assegurado a execução do programa em todos os pontos visitados, por dever do nosso cargo, não resistimos à tentação de registar no «Boletim da C. P.» algumas breves notas de reportagem sobre as viagens de Abril deste ano, que decorreram numa atmosfera de grande cordealidade e crescente entusiasmo.

Tal como um filme, que nos conta história apaixonante, o passado e o presente de Portugal perpassaram, em vertiginosa corrida de 8 dias (¹), aos olhos embevecidos dos visitantes, num encadeamento de imagens e evocações, que nos é grato recordar.

Lisboa, com o seu ar garrido, vaidosa do seu urbanismo moderno, impressionou pelo colorido, pelas perspectivas estonteantes e majestade do seu Tejo, de azul diáfano.

Sintra, Cascais e Estoril coroaram apoteoticamente as belas impressões da capital portuguesa, arrancando, a miúdo, exclamações de espontâneo entusiasmo.

Évora, a noiva do Alentejo, reservou agradável surpresa: o devotado amigo da Cidade, Sr. João Pedro Ruivo, iria proporcionar, gentilmente, uma visita, tão completa como encantadora, graças aos seus profundos conhecimentos de todo o passado artístico e histórico desta inconfundível Cidade-Museu.

Tomar, Batalha e Alcobaça, impuseram-se pela magnificência da sua arquitectura religiosa. Tal como sucedera no Mosteiro dos

(¹) O 1.º grupo visitou Portugal de 8 a 15 de Abril e o 2.º de 10 a 17 do mesmo mês.

Jerónimos, os visitantes deram grande apreço aos primores do estilo manuelino, que desconheciam.

Nazaré e a sua riqueza folclórica revelaram-lhes um outro Portugal não menos sedutor: o da orla marítima e da gente do mar. O entusiasmo transcende, decididamente tínhamos conquistado os visitantes.

Fátima visitada, por singular coincidência, no dia 13, por um dos grupos, constituiu, pela sua espiritualidade e universal irradiação religiosa, um parêntese de profunda emoção. Leiria, quis ser gentil com os seus hóspedes estrangeiros: nas duas noites em que cada grupo estacionou naquela cidade, o Castelo surgiu iluminado feéricamente, revelando-se magnífico e na posse de toda a sua formosura.

Coimbra, com o seu casario em anfiteatro, toda florida, foi um dos pontos culminantes desta digressão turística. Tivemos o ensejo de presenciar quanto se repercute no estrangeiro a tradição da velha Universidade.

Buçaco, exerceu uma atração essencialmente histórica. Na visita ao Palace-Hotel, perante o quadro maravilhoso da floresta, os «atecistas» franceses ergueram os seus cálices, de velho Porto, em honra da sua Associação.

Porto, ao ser avistado da Ponte Maria Pia, impressionou vivamente. O Douro, a disposição do casario, as silhuetas das torres, igrejas, monumentos e palácios, deram aos visitantes os grandes traços da beleza panorâmica da «Cidade-Invicta».

Uma das mais interessantes surpresas que o Norte proporcionou, foi a visita, em Gaia, às famosas Caves da «Real Companhia Vinícola do Norte de Portugal», que permitiu dar ideia completa de uma das maiores riquezas nacionais, com larga projeção mundial.

Braga e Bom Jesus, cartaz aliciante da vida e da paisagem minhota, em que a religiosidade se entrelaça com a natureza, encantaram e seduziram.

Guimarães, berço da nacionalidade portuguesa, com o seu venerando Castelo e as suas tradições seculares, evocaram todo um passado glorioso de que os monumentos de Portugal haviam falado aos visitantes na sua rápida digressão turística. Por amável deferência da Comissão de Turismo de Guimarães, o carrilhão do Santuário da Penha entoou os hinos nacionais da França e de Portugal, significando assim, no meio de grande emoção, o vivo sentimento que une as duas pátrias.

Com estas duas excursões a Portugal, fica escrita mais uma página da história do intercâmbio do turismo ferroviário.

O entusiasmo exteriorizado pelos visitantes, no momento do seu regresso a França, reafirmada na correspondência ulteriormente recebida, constitui bom augúrio de futuros empreendimentos que certamente hão-de contribuir para o estreitamento das relações de amizade e culturais entre os ferroviários portugueses e os seus colegas franceses



O Grupo de ferroviários franceses que visitou Fátima em 18 de Abril

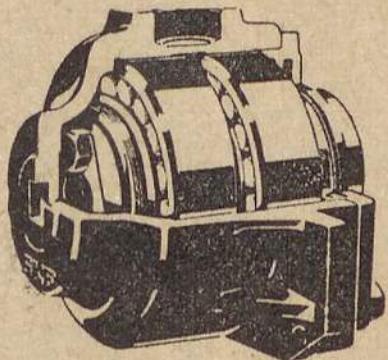
Mais de 680.000

CAIXAS SKF COM ROLAMENTOS DE ROLOS

foram fornecidas desde 1919 a todas partes do mundo, sendo cerca de 300.000 dessas caixas para vagões de mercadorias.

Caixas **SKF** com rolamentos de rolos oferecem:

- Segurança - nenhuma gripagem
- Mais quilometragem entre revisões
- Economia de lubrificante
- Mais vagões por cada composição



SKF

SOCIEDADE **SKF** LIMITADA

LISBOA

Praça da Alegria, 66-A

PORTO

Avenida dos Aliados, 152



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

Fábrica de Passamanarias

ELGUI

Aníbal Guimaraes, Ld.^o

Telefone S. Mam. 383 — AREOSA

Telegrams «ELGUI» - Areosa

Fitas para embalagens. Fitas de alças para roupas interiores. Fitas corselet. Fitas e cordões para estores metálicos. Fitas-correia para estores, utensílios de campismo e equipamentos militares. Fitas de seda, algodão e mistas em todos os géneros. Cordões elásticos e fixos. Atacadores para calçado. Guarnições.

Todo o género de elásticos em seda, algodão e mistos para mangas, ligas, suspensórios, etc., e todos os artigos da especialidade de Passamanarias e Tecelagem estreita.

GRANDE CAPACIDADE DE PRODUÇÃO

Executam-se encomendas da especialidade contra amostra

Sumário

O comboio presidencial que conduziu os Chefes de Estado do Brasil e de Portugal ao Norte do País

A visita a Portugal do Presidente do Brasil
Talvez não saiba que... por José Júlio Moreira

Novidades ferroviárias

Vagão restaurante para serviço próprio dos passageiros

Regulamentação dispersa

Para a História: Caminhos de Ferro Portugueses

A Estação de Campanhã

Perguntas e Respostas

A Inspecção Médica na Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses, pelo Dr. Rubert Aron

Dos Jornais

Portugal turístico

A «Association Touristique des Cheminots» e as suas excursões a Portugal, por Alberto da Silva Viana

Electrificação dos nossos Caminhos de Ferro

Reuniões Ferroviárias Internacionais

Grupo Desportivo da C. P.



NA CAPA: Os Presidentes da República do Brasil e Portugal

PRESTA UM BOM SERVIÇO À C. P.

RECOMENDANDO AS PESSOAS

DAS SUAS RELAÇÕES OS:

— BILHETES DE FAMÍLIA

— BILHETES FIM DE SEMANA

— BILHETES DE VERANEIO

— BILHETES QUILOMÉTRICOS