

BOLETIM DA C.P.

BOLETIM DA C.P.

N.º 318 DEZEMBRO — 1955 ANO 27.º

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

FUNDADOR: ENG.º ALVARO DE LIMA HENRIQUES

PROPRIEDADE

da Companhia dos Caminhos
de Ferro Portugueses

DIRECTOR

Eng.º Roberto de Espregueira Mendes

EDITOR: ANTÓNIO MONTÊS

ADMINISTRAÇÃO

Largo dos Caminhos de Ferro
—Estação de Santa Apolónia

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



No mundo da máquina solar

Pelo DR. ÉLIO CARDOSO



S disponibilidade em recursos térmicos e eléctricos condicionam a vida económica de um país. Qualquer actividade industrial, por mais elementar que seja, alicerça presentemente a sua existência nas tradicionais

fontes de energia — carvão, petróleo e hidroelectricidade.

Têm porém crescido em ritmo veloz as exigências mundiais de consumo dessas fontes a ponto de ser universalmente aceite não poder qualquer país, num futuro breve, sobreviver, como potência industrial, se apenas contar com as reservas de energia fósseis convencionais — cujo esgotamento vem sendo anunciado.

Argumenta-se, é certo, que os processos e técnicas progressivamente empregados nas explorações carboníferas e petrolíferas poderão vir desmentir as previsões feitas e afinal o esgotamento, dado como seguro, nunca se consumir. A opinião dominante dos especialistas não se inclina, porém, para esta hipótese.

Também, no caso da hidroelectricidade — apesar de ser fonte de energia que se renova continuamente — são igualmente limitadas as possibilidades do seu aproveitamento, já pela dependência de factores naturais, já pela indispensabilidade de um sistema de transporte

e distribuição de corrente que confina a difusão do seu uso.

* * *

O Homem viu-se assim compelido a descobrir novas fontes de energia ou a recorrer, de novo, a antigos recursos postos de parte, procurando criar um conjunto de meios energéticos susceptíveis de, com crescente eficácia e economia, satisfazerem cabal e permanentemente as suas necessidades cada vez mais imperiosas.

Surgiu deste modo, entre outras, a sensacional descoberta da energia proveniente da desintegração do átomo de certos elementos, cujos benefícios de incalculável valor são já, em parte, do conhecimento público. Agricultura, engenharia, medicina, indústria e numerosas outras actividades — diz-se — terão o universo fecundo do átomo ao seu completo dispor, e numa medida que por ora se considera incomensurável! Mas, apesar das legítimas esperanças que o mundo científico nos faz criar, tem-se afirmado ultimamente, muito ao invés do que se supunha, não serem de prever, por enquanto, transformações súbitas e revolucionárias no campo da energia nuclear. Parece — é afirmação geral dos técnicos — que a matéria atômica servirá apenas, por anos próximos, como fonte de apoio aos recursos energéticos hoje utilizados.

E paralelamente com as investigações actualmente empreendidas no sector atómico, têm vindo a lume, com frequência, informações dispersas sobre iniciativas em marcha nos países mais adiantados relativamente a novos estudos nos domínios da energia dos ventos, das vagas e das marés, do calor interior da Terra, etc.

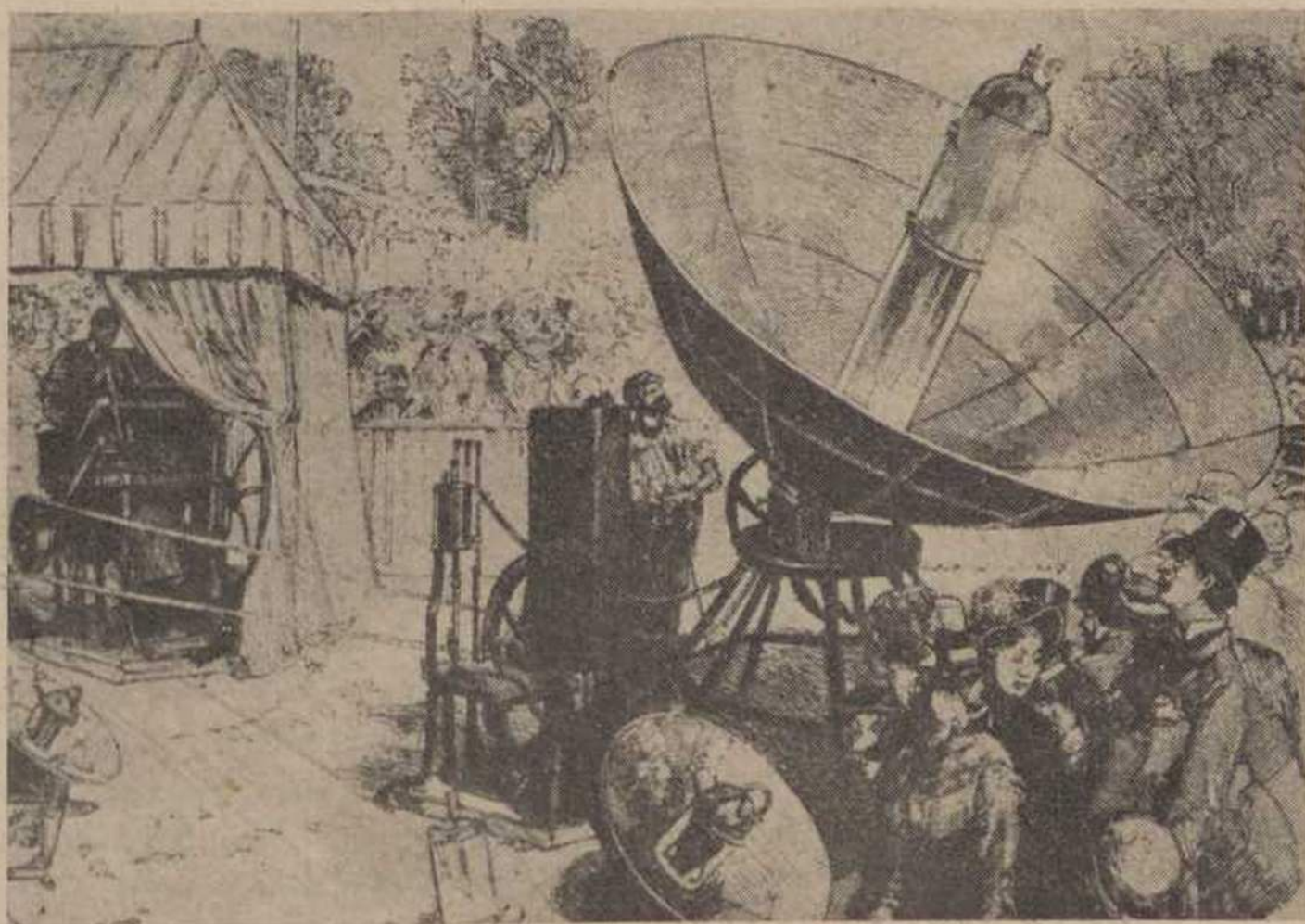
Simultaneamente com tais trabalhos a imprensa tem noticiado, com significativa insistência, várias pesquisas sobre o aproveitamento de outra fonte de energia, que foi sonho dos velhos sábios da Antiguidade, e que pela sua abundância permanente e ao alcance

mais tarde, igualmente usa para salvar Bizâncio de cerco fatal.

Sábios como Buffon, Cassini e Lavoisier conseguiram, em laboratórios, interessantes resultados com experiências solares.

Júlio Verne — verdadeiro precursor de muitos dos mais extraordinários inventos modernos — mostra-nos numa das suas maravilhosas obras um estranho povo que habitando uma cidade subterrânea recorre à energia solar acumulada, como fonte de calor e luz.

Desde o século passado que extraordinárias máquinas solares eram já conhecidas. A utilização da luz do Sol, todavia, só há



Máquina solar do século passado aplicada em Tipografia

de todos, crê-se, possa igualmente servir a Humanidade, em condições de viabilidade económica e de modo amplo: — a energia solar.

* * *

É muito remoto o uso da energia dos raios solares em proveito humano. Assinala-se, entre muitos, um exemplo que decerto atraiu a atenção de todos: Arquimedes, 210 anos A. C., recorrendo a espelhos côncavos e utilizando os raios solares, incendeia, em Siracusa, poderosa esquadra romana — artifício que Proclos,

poucos anos se concretizou, graças ao emprego de aparelhagem moderna. Dela fazem hoje uso, em zonas fortemente expostas à acção solar, a Rússia, a França, a Índia, os E. U. A., o Egipto e a Argélia, principalmente.

* * *

A temperatura do Sol é de imprecisa determinação; é-lhe concedida a mais baixa temperatura a 1.380° C. parecendo, porém, estar pouco afastada dos 2.000°. Evidentemente que só uma parte relativamente pequena desta temperatura atinge a superfície da Terra;

os raios solares são obrigados a atravessar uma camada de ar de cerca de 30 quilómetros de espessura, que absorve uma parte da sua intensidade calorífica.

Calcula-se que todo o calor recebido pela Terra num ano seria suficiente, se não existisse a absorção atmosférica, para provocar a fusão de uma camada de gelo de 20 metros de espessura envolvendo todo o globo ou para evaporar uma camada de 2,8 metros cobrindo todo o orbe.

Pois está orçado que será apenas suficiente aproveitar de 4 a 10% da energia solar recebida na Terra para, com eficiência, se atender às necessidades da indústria actual.

Um dos princípios básicos de funcionamento das máquinas solares consiste no seguinte: espelhos reflectores parabólicos concentram os raios solares que, focalizados sobre caldeiras, produzem calor intenso. Outro princípio: células fotoeléctricas captam os raios luminosos transmitindo a sua energia a motores eléctricos que, por sua vez, desenvolverão o trabalho necessário para os diversos fins em vista.

A armazenagem de energia solar — ponto capital, como é óbvio, para a generalização do aproveitamento da luz do Sol, permitindo o seu emprego a qualquer hora e momento — constitui, no entanto, um problema importantíssimo, por ora ainda não completamente solucionado.

* * *

Actualmente, embora em reduzido âmbito, já pequenas indústrias trabalham movidas unicamente pelos raios solares. Nos E. U. A., por exemplo, o calor solar está sendo direc-

tamente utilizado na produção de electricidade, na alimentação de algumas indústrias, em instalações telefónicas de locais que não dispõem de energia eléctrica, e até mesmo no auxílio às donas de casa nos seus múltiplos afazeres domésticos.

No domínio dos transportes também já se faz referência a locomotivas propulsionadas por energia solar — que viriam substituir as atómicas — e, por outro lado, são-nos prometidos, pela organização Ford, automóveis com motor de luz — com alimentação, directa ou acumulada, dos raios solares.

* * *

Conseguir-se-á, e de modo positivo, dominar por completo, com objectivos industriais, a energia solar ou tratar-se-á, unicamente, de mero projecto confinado a escassas realizações?

O futuro neste capítulo é obscuro e por si sempre incerto. Se há duas dezenas de anos não se concebiam sequer as impressionantes realizações que hoje entram na banalidade da nossa vida corrente, também não deve esperar-se que possam ser feitas previsões exactas sobre os progressos de qualquer forma de energia, para tempo mesmo próximo. Tudo é uma incógnita que só o amanhã pode esclarecer.

Atentando, porém, nas mais extraordinárias conquistas científicas do nosso tempo, e sem recurso a exagerados optimismos, não é ousado vaticinar que a generalização do uso de máquinas solares a muitas actividades mundiais, sobretudo da indústria, venha a constituir feliz realidade — tal, afinal, como nas histórias de Júlio Verne...



A Eurofima — Sociedade de Financiamento de material ferroviário — está constituída

Realizou-se em Berne, nos dias 19 e 20 de Outubro findo, a III reunião anual da Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes, da qual participam 17 países europeus.

A delegação portuguesa era presidida pelo nosso Ministro das Comunicações, Coronel Gomes de Araújo e dela faziam parte o suplente do Ministro Dr. Rui Teixeira Guerra e os Eng.^{os} Luís da Costa, da Direcção-Geral de Transportes Terrestres e Roberto de Espregueira Mendes, Director-Geral da C. P.

Entre os importantes assuntos tratados um se destaca, já pelo alto interesse que representa para os organismos ferroviários, já pelo exemplo de cooperação em prol dos superiores interesses do caminho de ferro europeu que significa — a constituição definitiva da Eurofima.

A Eurofima — conforme o *Boletim da C. P.* referiu, em largos traços, no seu número de Setembro último — é uma sociedade anónima europeia de financiamento para a compra de material ferroviário, cuja iniciativa pertence ao Director-Geral dos Caminhos de Ferro Holandeses, Eng.^o Den Hollander. O seu objectivo é auxiliar a modernização do equipamento dos caminhos de ferro europeus associados, procedendo à compra de material e pondo-o à disposição das diversas Redes, segundo uma fórmula especial de aluguer-renda, com várias modalidades.

São de largo alcance as medidas que a Eurofima — com o patrocínio dos governos dos respectivos países — chama a si, quer no domínio das facilidades concedidas quer na projecção futura dos seus empreendimentos. Assim, por exemplo:

— Concede-se a possibilidade do pagamento escalonado por 10 anos.

— Os encargos são diminutos pois não poderá ultrapassar 4% a taxa de juro dos financiamentos.

— A unificação do material trará, necessariamente, o abaixamento dos preços de custo, além das vantagens que dela resultam para a manutenção do parque ferroviário.

Vem a propósito considerar que o material circulante dos caminhos de ferro europeus está envelhecendo a ponto de se tornar extremamente imperiosa uma rápida renovação. Em princípios de 1954, existiam 140 000 vagões, com mais de 45 anos, num quadro global de 940.000 vagões! A renovação deste material não pode ser feita unicamente por cada empresa, pelo menos no ritmo preciso, por carência de meios monetários. Daí o recurso à criação duma sociedade internacional financeira — cópia do sistema estadunidense conhecido por *Equipment Trust*.

O capital da Eurofima, cuja sede é em Basileia, ficou sendo de 50 milhões de francos suíços (cerca de 350 000 contos), divididos em 5 000 acções de valor nominal de 10 000 frs. suíços cada e subscrito como segue, por 14 países europeus:

Alemanha	1 300	acções
França	1 300	»
Itália	700	»
Bélgica	550	»
Suíça	400	»
Holanda	300	»
Suécia	100	»
Espanha	100	»
Luxemburgo	100	»
Jugoslávia	100	»
Portugal	20	»
Áustria	10	»
Dinamarca	10	»
Noruega	10	»

A posição de Portugal e da Espanha, em face da diferença da largura da via em relação aos restantes caminhos de ferro da Europa, foi estudada em particular e devidamente acautelada.

Na sua primeira fase a nova Sociedade começará por fornecer, logo que possível, material para o *pool* de vagões «Europ» —

convenção para o tráfego internacional de mercadorias, subscrita pela França, Alemanha Ocidental, Dinamarca, Países Baixos, Bélgica, Luxemburgo, Sarre, Suíça, Itália e Áustria, destinada a regular as condições, em comum, de um parque que já hoje possui cerca de 160.000 vagões, fechados e abertos, consoante o *Boletim da C. P.* noticiou, no seu número de Março último.

O Eng.^o Louis Armand — presidente da União Internacional dos Caminhos de Ferro

Entre outros problemas ventilados na Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes, referimos os seguintes:

— Estudo da situação financeira dos caminhos de ferro europeus.

— Coordenação dos investimentos no domínio dos transportes.

— Harmonização dos fretes nacionais e internacionais da navegação fluvial.

— Exploração em comum do material de mercadorias.



O nosso Ministro das Comunicações, Coronel Gomes de Araújo, assina, por parte de Portugal, o contrato social da Eurofima. À sua esquerda o suplente do Ministro, Dr. Rui Teixeira Guerra

e presidente do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro Franceses — declarou à Imprensa mundial, a propósito da constituição da Eurofima, que esta, representando a coroação do edifício ferroviário — porque consolida a standardização do material — abre as portas a outros domínios de cooperação europeia, considerado o problema de construção mecânica, em escala internacional, que ora se aborda.

— Coordenação dos trabalhos de preparação dos itinerários do tráfego internacional rodoviário.

— Projectos respeitantes às vias de água de interesse europeu.

A conferência foi caracterizada por uma atmosfera de extrema cordialidade e mútuo entendimento. Do êxito do seu resultado é pois legítimo esperar-se benefícios que muito venham valorizar os caminhos de ferro nacionais.



Telecomunicações e sinalização

Ao aumento de velocidade dos comboios, é imperativo corresponder melhoria e ampliação das condições de segurança e de regularidade das marchas, condições essas que dependem de variadíssimos factores, entre os quais a competência profissional e zelo dos agentes, o estado da linha, a rapidez e facilidade de telecomunicações, a eficiência e regularidade de funcionamento duma sinalização adequada.

É sobre estes dois últimos factores que se procurará dar ligeiros esclarecimentos acerca das instalações projectadas, quer para a Zona a Electrificar, quer para as restantes linhas da Rede Geral.

Da Sinalização Eléctrica Centralizada, do Bloco Automático e Encravamentos a estabelecer na Zona a Electrificar já anteriormente se fez no «Boletim da C. P.» uma descrição sumária e por isso nos limitaremos a apresentar um resumo dos trabalhos projectados, ou já em curso, de acordo com as mais recentes normas internacionais de Sinalização Mecânica e de Telecomunicações.

* * *

Nos troços da linha Lisboa-Sintra-Entroncamento além da substituição, já iniciada, dos antiquados aparelhos telefónicos de chamada magnética por aparelhos de tipo moderno, com caixas de baquelite, vão ser retiradas as actuais instalações de telefones selectores de chamada centralizada, mais conhecidos por telefones «TRAFIC», e serão montadas novas instalações de concepção moderna, fabrico sueco, nas quais as chamadas para os Postos Secundários das estações serão feitas nos Postos Centrais por simples pressão dum botão de chamada. Nas estações bastará

levantar o microtelefone do seu descanso para se estabelecerem ligações ao respectivo Posto Central, onde as conversações poderão ser recebidas por intermédio de um alto falante ou do microtelefone do Agente Regulador.

Instalações do mesmo tipo serão utilizadas na linha do Oeste, de Cacém a Figueira da Foz e Alfarelos, sendo portanto dali retiradas as actuais instalações de telefones selectores.

Entre Campanhã—Viana do Castelo—Nine—Braga, Campanhã—Régua, Viana do Castelo—Monsão, Régua—Barca de Alva, Régua—Chaves, Pampilhosa—Vilar Formoso, Barreiro—Casa Branca e Beja—Moura serão montadas instalações idênticas, de fabrico alemão.

Todas estas novas instalações foram já encomendadas, sendo de prever que entrem em serviço no primeiro semestre do próximo ano.

É evidente que para a montagem destas novas instalações haverá necessidade de remodelar ou beneficiar as linhas telefónicas já existentes e de estabelecer novas linhas, trabalhos estes já em curso ou mesmo já concluídos no que se refere a linhas aéreas, pois na Zona Lisboa-Sintra-Entroncamento as ligações serão estabelecidas através de cabos telefónicos subterrâneos.

As instalações de telefones selectores a retirar da Zona a Electrificar e da linha do Oeste serão aplicadas em linhas de menor intensidade de circulações, prevendo-se que dentro de curto prazo todas as estações da Rede Geral sejam equipadas com telefones selectores; ainda no corrente ano, ou princípios do próximo, devem ser instalados Postos Secundários de telefones selectores em todas as estações que ainda os não têm no troço

da linha Entroncamento-Campanhã, para o que foram encomendados aparelhos idênticos aos já instalados na Estrela de Évora, na linha da Louzã e entre Torre das Vargens e Elvas.

Também para melhoria das telecomunicações está projectada a substituição dos actuais telefones de chamada magnética por aparelhos de tipo moderno com magneto de chamada extra-forte, em especial nas estações em que entram as linhas designadas por directas e semi-directas, substituição esta que, como se disse, já foi iniciada na Zona a Electrificar e à qual se procurará dar maior amplitude no próximo ano.

Além destas instalações, que interessam directamente às estações, serão brevemente instaladas Centrais de telefones automáticos que ligarão directamente os Serviços Centrais de Lisboa-P. com os Serviços Regionais que têm sedes em Campanhã, Entroncamento e Barreiro.

Para a segurança das marchas e dos trabalhos a executar em plena-via na Zona a Electrificar, serão instaladas «tomadas telefónicas», fixadas a postes, através das quais, por intermédio de telefones portáteis, será possível estabelecer comunicações entre qualquer local daquela Zona e as estações a montante e a jusante desse local.

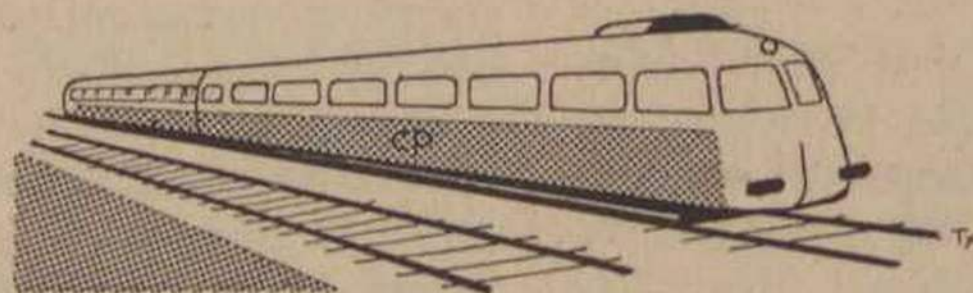
Outro trabalho já em curso no que interessa a instalações telefónicas é o da monta-

gem de dispositivos de telecomunicações que, conjugados com a sinalização mecânica e com os encravamentos de tipo «Bouré», permitirão o encerramento temporário de estações durante algumas horas, quando a fraca intensidade do serviço na estação ou o pequeno número de circulações justifiquem esse encerramento; da utilização daqueles dispositivos resultará que aquelas estações fiquem no chamado regime de «Eclipse» e que nelas se estabeleçam obrigatoriamente ligações C. D. para comunicações telefónicas directas entre as duas estações, dos lados ascendente e descendente, que se mantenham em serviço permanente.

Para segurança das circulações e do trânsito rodoviário já estão equipadas com telefones mais de 900 passagens de nível, estando já em estudo a montagem de instalações telefónicas nas restantes passagens de nível ainda não guarnecidas com essas instalações, ou sejam cerca de 290.

* * *

Descritas sumariamente as bases em que será estabelecida a futura Rede de Telecomunicações, num próximo artigo serão apresentadas as alterações e ampliações previstas para a sinalização e encravamentos mecânicos de estações dos troços de linha que não serão electrificados.





Um aspecto do banquete oficial dado aos delegados e suas famílias

REUNIÕES FERROVIÁRIAS

A Conferência Europeia de Horários em Wiesbaden

Representavam 25 países europeus, os delegados das Administrações ferroviárias que tomaram parte nas reuniões da importante Conferência Europeia de Horários, realizada este ano, de 5 a 15 de Outubro último, em Wiesbaden, na Alemanha, a convite dos Caminhos de Ferro daquele país.

Os estudos levados a efeito, de natureza técnica e comercial, visaram o melhoramento crescente dos serviços de transporte ferroviários internacionais.

A ordem dos trabalhos era extensa. Compreendia numerosos pontos a debater repartidos por duas partes — questões de

horários e questões comerciais. Havia sessões de grupos e sessões plenárias.

* * *

Na primeira parte — questões de horários — foram abordados, entre outros, os seguintes pontos de grande interesse para a rede ferroviária nacional:

Circulação diária do «Sud-Express»

Assentou-se o estabelecimento da circulação diária, no ramo português, do «Sud-Express», durante todo o ano — e não somente durante os meses de Agosto a Outubro como até aqui estava vigorando.

Lisboa fica assim dispondo todos os dias de uma ligação com toda a Europa, que partindo às 12 h e 45 m (hora de verão) do dia A, permite estar:

- no dia B, às 17-00 em Paris, às 20-39 em Bruxelas, às 23-00 em Colónia, às 23-12 em Genebra (via Bordeus-Lyon), às 23-45 em Amsterdam e às 23-50 em Basilea;
- no dia C, às 0-27 em Luxemburgo, à 1-27 em Zurich, às 8-00 em Francfort/M, às 9-10 em Londres, às 10-10 em Munich, às 10-37 em Hamburgo, às 12-24 em Veneza, às 14-35 em Roma, às 15-35 em Berlim, às 17-15 em Viena e às 20-30 em Copenhague;
- no dia D, às 6-30 em Belgrado, às 8-40 em Estocolmo, às 9-20 em Oslo e às 14-13 em Helsínquia;
- no dia E, às 9-25 em Istambul e às 11-20 em Atenas.

Trocaram-se impressões sobre a possível aceleração do «Sud» nos trajectos português e espanhol e reconheceu-se que o adiantamento dos trabalhos de renovação da via e pontes nos dois Países peninsulares não permite ainda contar com essa aceleração no horário de Verão de 1956.

Concluídos esses trabalhos poderá prever-se na Península um ganho de 1 h 30 ou 2-00, o que nos reduzirá o trajecto Lisboa-Paris a cerca de 26 horas.

Atraso dos comboios internacionais

Mereceu especial atenção a questão do atraso dos grandes expressos internacionais e fixaram-se recomendações a fazer às Administrações para reduzir, tanto quanto possível, estes atrasos, designadamente nas épocas de ponta ou sejam, nos períodos de máxima intensidade de circulações.

Concorrência da via aérea

Com o fim de fazer face à concorrência aérea e de acordo com a orientação da U. I. C. prosseguiu-se no estudo das relações de noite da ordem de 800 a 1000 quilómetros, designadamente dos tipos mais convenientes de lugares a oferecer ao público para o que foi nomeado um grupo de trabalho constituído por delegados da França, Alemanha, Áustria, Suécia, Suíça e que

deverá apresentar as suas conclusões na reunião da Conferência de Horários de 1956.

Fixação de horários

Os horários de 1956/1957 terão a seguinte validade:

Início do horário de Verão	— Domingo, 3/6/1956
Passagem ao horário de Inverno	— Domingo, 7/10/1956
Fim do horário de Inverno	— Sábado, 1/6/1957

* * *

Nas questões comerciais, de todos os trabalhos, os que mais absorveram a actividade dos delegados foram os respeitantes à nova Tarifa Comum para Passageiros (T. C. V.) — tarifa internacional destinada a substituir as numerosas Tarifas internacionais existentes.

Caminha-se, seguramente, para uniformização das condições tarifárias nos Caminhos de Ferro Europeus e espera-se, em futuro próximo, que as relações internacionais ferroviárias sejam no campo do transporte de passageiros reguladas apenas por duas Tarifas internacionais: a T. C. V. e a T. I. C. (Tarifa Internacional de Cupões), cada uma destas tarifas com esfera de acção própria. Compreende-se como é difícil, principalmente para as Administrações que possuem numerosas tarifas internacionais, com particularidades distintas para cada tráfego, a sua substituição pela T. C. V..

Não interessa ao leitor a enumeração das questões que foram tratadas no campo comercial, tanto mais que a maioria delas são de ordem técnico-tarifária, mas não queremos deixar de entre elas mencionar as seguintes como das mais curiosas:

Determinação dos documentos que, no quadro da T. C. V., devem ser considerados como constituindo a Tarifa

Este assunto mereceu larga discussão e a sua resolução implicou a alteração de uma das fichas (106) da U. I. C. (União Internacional de Caminhos de Ferro).

Fixação da data da entrada em vigor da T. C. V.

Dada a soma enorme de trabalho ainda a realizar, foi deliberado marcar a data de

Outubro de 1957, para a entrada em vigor, obrigatória, da Tarifa T. C. V..

Adaptação das Tarifas actuais à T. C. V.

Como fase preparatória da entrada em vigor da T. C. V. foi deliberado que as Administrações adaptassem, até Março de 1956, as actuais tarifas internacionais às novas condições da T. C. V.. Com este objectivo foi elaborado de acordo com todas as delegações um plano de trabalhos destinados à revisão urgente das actuais tarifas internacionais.

Disposição contabilística a considerar para a aplicação dos preços resultantes do novo regime de duas classes

Como é sabido, está assente (a excepção de Portugal justifica-se pelos motivos já do conhecimento dos nossos leitores) a adopção, na Europa, do regime de duas classes, que entrará em vigor em 3 de Junho de 1956.

Este regime implicará a alteração dos preços tarifários. A conferência deliberou que nas contas do mês de Maio de 1956 fossem incluídos os dois primeiros dias do mês de Junho, efectuando-se o fecho no dia 2 à noite.

Mudança de classe e de percurso

A conferência aceitou a redacção que permitirá a emissão de suplementos para mudança de classe e de percurso nas viagens de ida e volta.

Esgotados os assuntos relacionados com a nova Tarifa T. C. V., passou a Conferência a ocupar-se das questões tarifárias respeitantes aos grandes expressos internacionais após o que examinou a actualização da Tarifa T. I. C. imposta pelas alterações introduzidas no projecto da T. C. V. no decurso da Conferência.

A Conferência reconheceu que a Tarifa T. I. C. está tomando cada vez maior desenvolvimento como complemento indispensável das tarifas internacionais directas regulando os transportes dos passageiros e das respectivas bagagens em todos os casos não previstos nas tarifas directas.

* * *

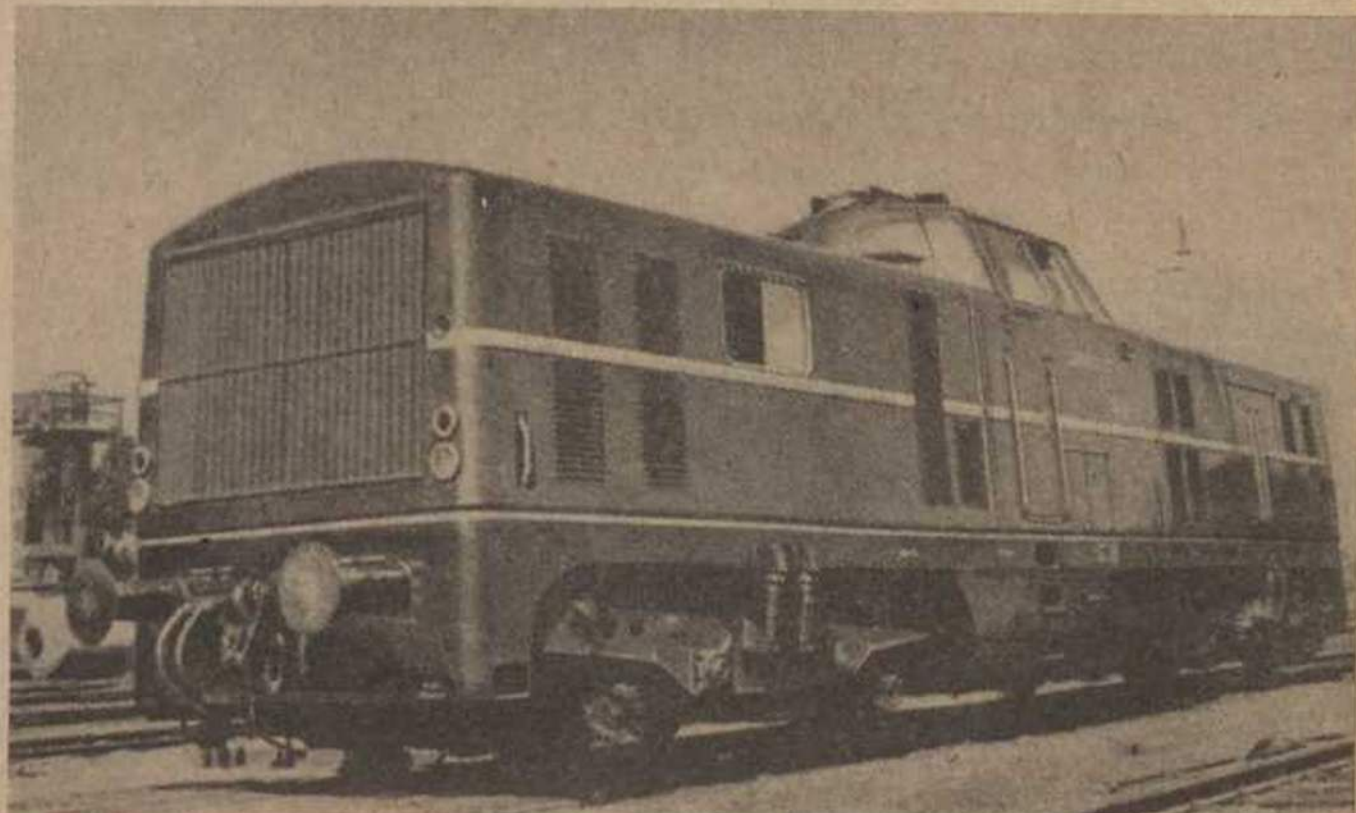
Os delegados portugueses da Divisão Comercial tiveram ainda a oportunidade de assistir, a título de observadores, à Conferência da «Europabus», que teve lugar também em Wiesbaden logo que terminaram as Conferências comerciais. Embora a C. P. não participe por enquanto da «Europabus» manifestou deste modo o seu interesse pelas actividades deste promotor organismo rodoviário.

* * *

Numa das sessões finais da Conferência foi aceite, por aclamação, o convite dos Caminhos de Ferro Portugueses para que as reuniões de 1956 da Conferência Europeia de Horários se efectuem em Lisboa. Destas reuniões farão parte técnicos ferroviários de todos os países europeus — num número total que se prevê superior a 500 pessoas.

Nova locomotiva diesel hidráulica alemã, de 2000 C. V., construída pela firma MAK.

Destinada ao reboque de comboios rápidos da região Frankfurt-Main, esta locomotiva é equipada com dois motores de 1000 C. V. cada. Pesa 78 t e a sua velocidade máxima é de 140 km/h. Diariamente faz uma média de 950 km de percurso.



Trabalhos da Divisão de Via e Obras



A^a Via e Obras, fiel às suas honrosas tradições, procura sempre cumprir, mantendo as obras e instalações a seu cargo nas melhores condições dentro das suas possibilidades.

As três fotografias, que apresentamos, dizem respeito a um importante trabalho efectuado na ponte do Outeiro ao Km 170,760 da Linha do Sul.

Devido ao estado algum tanto precário dos encontros e pilares, por motivo do material de que eram constituídos, e ainda à circunstância do apoio dos tabuleiros ser muito pequeno, inconvenientes velhos pro-

venientes da construção inicial, refizeram-se os encontros avançando-os 30 centímetros, para aumentar aquele apoio; o primeiro pilar foi completamente feito de novo e o segundo pilar reparado e com coroamento novo da cantaria.

As fotografias representam:

a 1.^a o pilar completamente demolido e os tabuleiros apoiados sobre cavaletes provisórios;



a 2.^a o mesmo pilar já meio reconstruído;
a 3.^a o pilar completo e os tabuleiros já nele apoiados.

Escusado é dizer que todo o trabalho foi feito sem a menor interrupção dos comboios e apenas com alguns dias de precaução.

As fotografias são do agente técnico Prudêncio Lopes da Silva, que nesta obra prestou serviço.





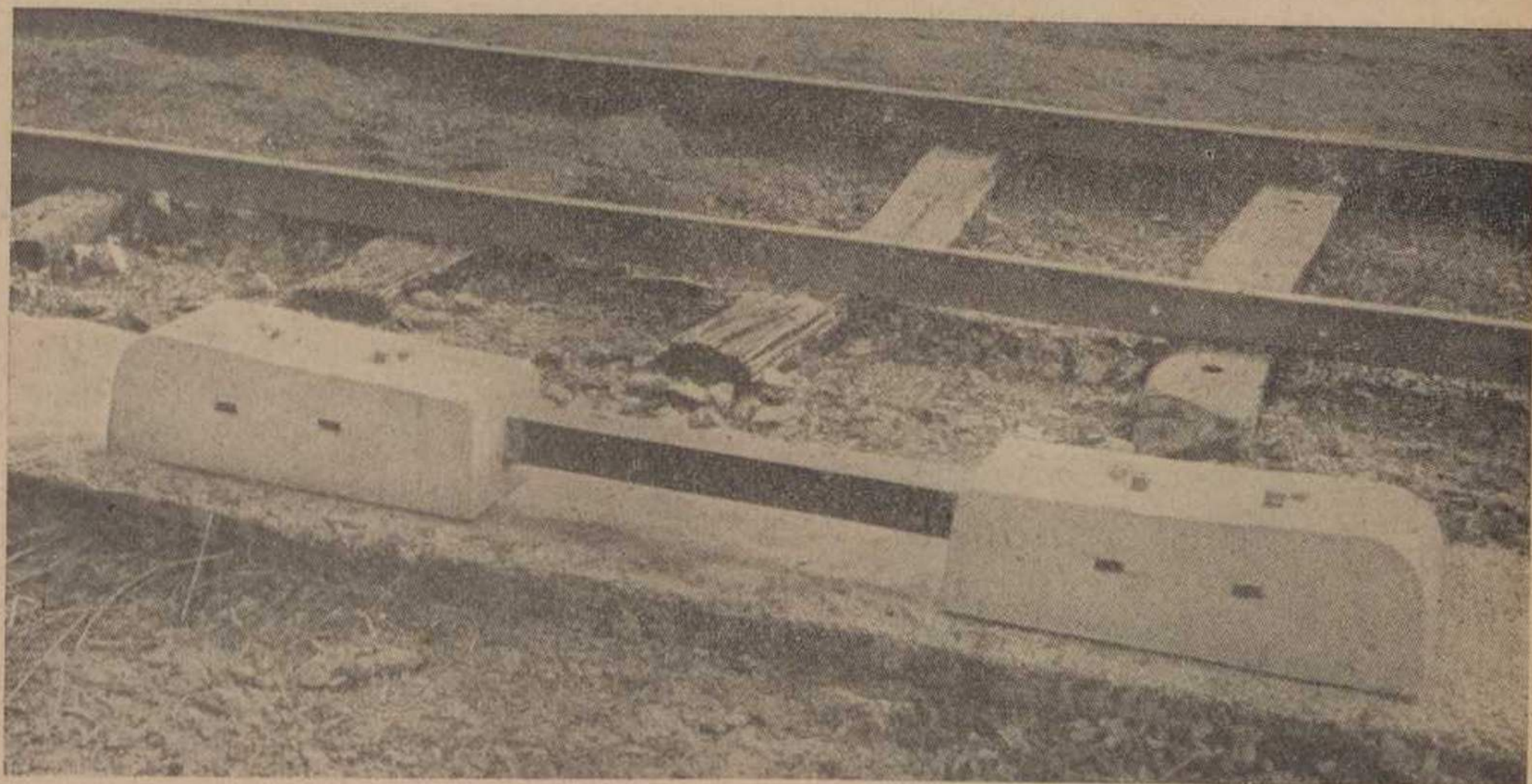
Travessas para a via, em betão

Conforme o Boletim da C. P. referiu, num dos seus últimos números, a Sociedade Estoril iniciou os trabalhos de modernização da sua linha, substituindo, no troço compreendido entre Belém e Alcântara - Mar, as clássicas travessas de madeira utilizadas na via por travessas de betão.

Na Alemanha usam-se, desde o fim da última guerra mundial. E ainda que o seu uso possa ser ditado pela força das circunstâncias, deram provas tais que, com as diferentes possibilidades hoje existentes, continuam a ser largamente utilizadas.

Em França são igualmente bastante usadas embora com variante de fabrico.

Estima-se a duração da travessa deste material em 50 ou mais anos. Não são usados, à semelhança das de madeira, ensaios de envelhecimento. No seu transporte não são tomadas precauções especiais. Há, é óbvio, um período para endurecimento da travessa. Pesa, cada uma, cerca de 200 kgs. E por quilómetro



O novo tipo de travessas de betão empregado pela Sociedade Estoril

Trata-se de travessas concebidas e realizadas para a via larga, ultimamente em uso generalizado em muitos países de técnica ferroviária avançada.

Há cerca de 25 anos que se ensaiaram na Suíça travessas de betão, mas foi necessário renunciar ao seu uso porque o sistema de fixação do carril à travessa não deu, então, bom resultado.

Hoje em dia, este sistema modificou-se, e de tal forma melhorou que se pôde introduzir de novo a travessa de betão na composição da via, recorrendo a uma prática de fixação elástica.

de via são usadas 1600 travessas. São projectadas para suportar cargas, por eixo, de 20 toneladas — que é também o valor fixado pelo Regulamento de Pontes Metálicas Português de 1929, o que certamente não impede que possam circular rodados de 25 toneladas em uso na maioria dos países.

O seu preço na Alemanha, por exemplo, variável consoante a bitola de via a que se destina, oscila entre 19 a 26 marcos (cerca de 133 a 182 escudos).

Os trabalhos de assentamento na linha realizam-se sem cuidados especiais. O sistema de fixação é elástico, o que proporciona

maior segurança à via. Resulta ainda a possibilidade de, por soldadura, serem realizados troços contínuos de via com maior comprimento que com qualquer outro tipo de travessa.

A marcha das circulações é feita com a maior suavidade e muito menor sonoridade.

Serviço de carros sem chauffeur à espera dos passageiros dos comboios

Está-se a difundir, cada vez mais, por vários países, a iniciativa de origem americana de pôr à disposição dos passageiros desembarcados do caminho de ferro, em estações servindo localidades de grande movimento ou de acentuado valor turístico, automóveis de aluguer sem «chauffeur», que serão conduzidos pelo próprio passageiro.

Trata-se de uma fórmula sedutora, acolhida com entusiasmo nos países onde vigora, e que presta ótimos serviços não só aos homens de negócios, como a todo o turismo internacional.



O Renault 4 CV, dos Caminhos de Ferro Franceses



Kapitan — um dos carros de aluguer ao serviço dos passageiros dos Caminhos de Ferro Espanhóis

O passageiro ao desembarcar do comboio tem, desde que o deseje e pelo tempo que pretenda, um carro à sua disposição, apenas com um mínimo de formalidades legais de aluguer em condições relativamente económicas.

Nos E. U. A., França, Bélgica, Alemanha e Espanha — pelo menos — esta prática está estabelecida com grande êxito.

Os carros de uma só marca ou de diferentes — e então com preço diverso — pertencem à própria empresa ferroviária ou a concessionário para o efeito escolhido.

Chega-nos agora a notícia de que algumas companhias aéreas estrangeiras estão montando, nos seus aeródromos, sistema de aluguer idêntico — o que constitui fórmula muito curiosa, económica e perfeitamente adaptada às necessidades do moderno viajante.

Entre nós foi recentemente proposto o estabelecimento deste serviço em Lisboa, para o utente do caminho de ferro. A proposta foi, porém, indeferida pelo organismo oficial competente.

ECONOMIAS

Numa exploração ferroviária, tudo é caro! Com o carvão, a energia, o óleo, a travessa, a ferramenta, a empresa que servimos gasta anualmente milhares de contos. Se nós quisermos, se formos verdadeiramente ferroviários, poderemos reduzir os gastos de forma considerável.



Condensado por JOSÉ JÚLIO MOREIRA

Chefe de Repartição na Divisão da Via e Obras

O nome de Mateus é uma variação de Matias. Este provém do hebreu e significa dádiva do Senhor.

* * *

O número mais insignificante de elementos é susceptível de produzir o maior número de combinações.

Assim sucedeu com a famosa e imortal Quinta Sinfonia de Beethoven.

O mesmo está acontecendo, agora, com a era do átomo, que surgiu da simples fórmula:

$$E = m c^2$$

sendo: E = energia; m = massa; c = velocidade.

* * *

É de 14 anos (com cerca de 220.000 km percorridos) a duração média dos veículos automóveis americanos vendidos ao ferrolho.

* * *

Nasceram em Coimbra ⁽¹⁾ os seguintes monarcas portugueses: D. Sancho I, a 11 de Novembro de 1154; D. Afonso II, a 23 de Abril de 1186; D. Sancho II, em 1207; D. Afonso III, a 5 de Maio de 1210; D. Afonso IV, a 8 de Fevereiro de 1291; D. Pedro I, a 8 de Abril de 1320; e D. Fernando I, a 31 de Outubro de 1345.

* * *

As perdas de homens, em resultado das seguintes guerras, foram: Inglaterra e França (1793-1815), 1 900 000; Rússia e Turquia (1828), 120 000; França e Algéria (1830-1847), 110 000; Europa (guerra civil-1848), 60 000;

França, Inglaterra e Rússia (1854-1856), 485 000; França e Áustria (1859), 63 000; Estados Unidos da America (guerra civil-1863-1865); 656 300; Prússia e Áustria (1866), 51 000; França e México (1866) 65 000; Brasil e Paraguai (1864-1870), 330 000; França e Alemanha (1870-1871), 290 000; Rússia e Turquia (1876-1877), 180 000.

* * *

A ponte de Tay constava de 85 tabuleiros, no comprimento total de 3183 metros e 27 de altura, acima da água. Foi começada em 1871 e concluída em 1877. Um furacão destruiu-a em 1879.

* * *

A Escola Politécnica Federal, de Zurich, que acaba de comemorar o 1.º centenário da sua fundação, é actualmente a mais importante das Escolas Superiores da Suíça.

O seu orçamento anual é superior a 11 milhões de francos suíços (mais de 75 mil contos).

Os cursos nela ministrados (Arquitectura, Engenharia Civil, Engenharia Mecânica, Engenharia Electrotécnica, Química, Farmácia, Ciências Florestais, Agricultura, Engenharia Rural e Topografia, Ciências Matemáticas e Físicas, Ciências Naturais, Ciências Militares e diversos Cursos Livres, como o de Monitores de Educação Física) são frequentados por cerca de 3400 alunos, em grande parte estrangeiros.

Tais cursos são dirigidos por 108 Professores Ordinários e Extraordinários, 68 Professores Agregados, 106 Encarregados de Curso e 237 Assistentes, num total de 519 elementos do corpo docente.

(1) A cidade de Coimbra foi corte e capital de Portugal durante muitos anos.

O papel da investigação científica é dos mais notáveis, abrangendo, presentemente, cerca de 60 Institutos de Investigação Científica, dois dos quais orientados por titulares do Prémio Nobel.

É de salientar ainda a estreita colaboração dos seus laboratórios com a indústria helvética.

* * *

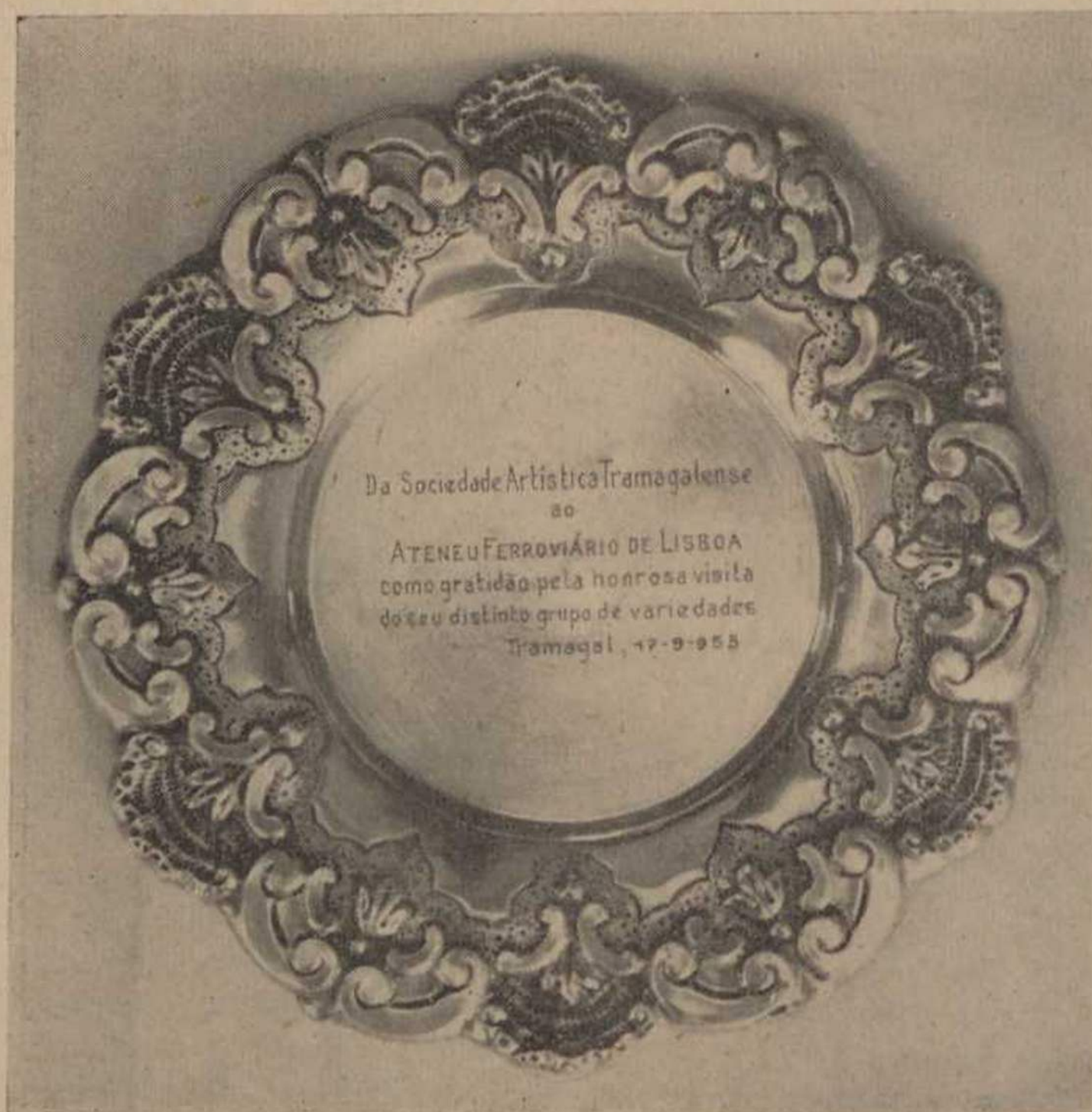
O velho «Buick», ainda existente, que pertenceu à rainha D. Amélia, foi o primeiro automóvel que exibiu no seu interior lâmpadas que acendem quando se abrem as portas.

No ano de 1390, a igreja episcopal da Sé de Lisboa passou a arquiepiscopal, até que em 1716 se tornou patriarcal.

O rei D. João V solicitou de Roma que Lisboa fosse dividida, eclesiasticamente, em duas cidades: Lisboa Oriental (arcebispado) e Lisboa Ocidental (patriarcado).

Em 1741 desfez-se a divisão e a Sé voltou a ser patriarcal.

O 1.º Patriarca de Lisboa foi D. Tomás de Almeida, cujo túmulo, em campa rasa, está situado em frente da capela-mor da igreja de S. Roque e, por sinal, junto do sepulcro de D. Fernando Martins Mascarenhas, que foi bispo do Algarve.



ATENEU FERROVIÁRIO

O Grupo Cénico do Ateneu Ferroviário promoveu, em Setembro último — no prosseguimento do intercâmbio artístico que se propôs — uma representação teatral na Sociedade Artistica Tramagalense. Gratos com a visita, aquela Sociedade quis distinguir o Ateneu com a peça de ourivesaria que a nossa gravura reproduz.

O RUSSO

P o r G U E R R A M A I O

N AQUELA época remota o caminho de ferro chegava só a Vidago. Dali para se ir a Chaves, havia que alugar um trem ou um *char-à-bancs*, porque a diligência, obrigada a transportar o correio, só voltava no dia seguinte.

O grupo de aqúistas do Hotel Avenida, em frente à estação, de que eu fazia parte, resolveu ir a Chaves no dia da feira, almoçar lá e voltar pela fresca. Eu próprio me encarreguei de alugar o *char-à-bancs* e o alquilador não só nos destinou o seu melhor carro, com estofos cor de rosa e cortinas forradas com veludo da mesma cor, mas disse-me que nos mandaria o *Russo*, cocheiro que fora da Viúva Vilela, na Régua, e depois em Vila Real. Com aquele carro, que só saía para boda ou baptizado, almoço no Hotel Comércio, velha estalagem, ao fundo da praça, onde se comia muito bem e com o *Russo* na almofada o sucesso seria completo. Eu não conhecia o *Russo*; mas o ter sido cocheiro da Viúva Vilela, a qual com a Viação Lamecense e a Viação Cosme,

de Guimarães, eram as três mais afamadas alquilarias do Norte do País, pelo gado magnífico e pelas mãos de rédeas dos seus cocheiros, era uma garantia. Quis porém que o carro fosse puxado a quatro cavalos, com o que o alquilador concordou.

Mas, oh fatalidade! Quando às 9 horas o *char-à-bancs* estacou à porta do hotel, a decepção foi mais alta que as serranias que cercavam o Vidago. O carro vinha com quatro cavalos, mas três atrás e um adiante; este à guisa de ir ensinar o caminho. Protestei, declarando mesmo que não tínhamos nada feito. Eu queria dois cavalos à frente e dois atrás, de outra forma aquilo parecia uma carroça de ciganos.

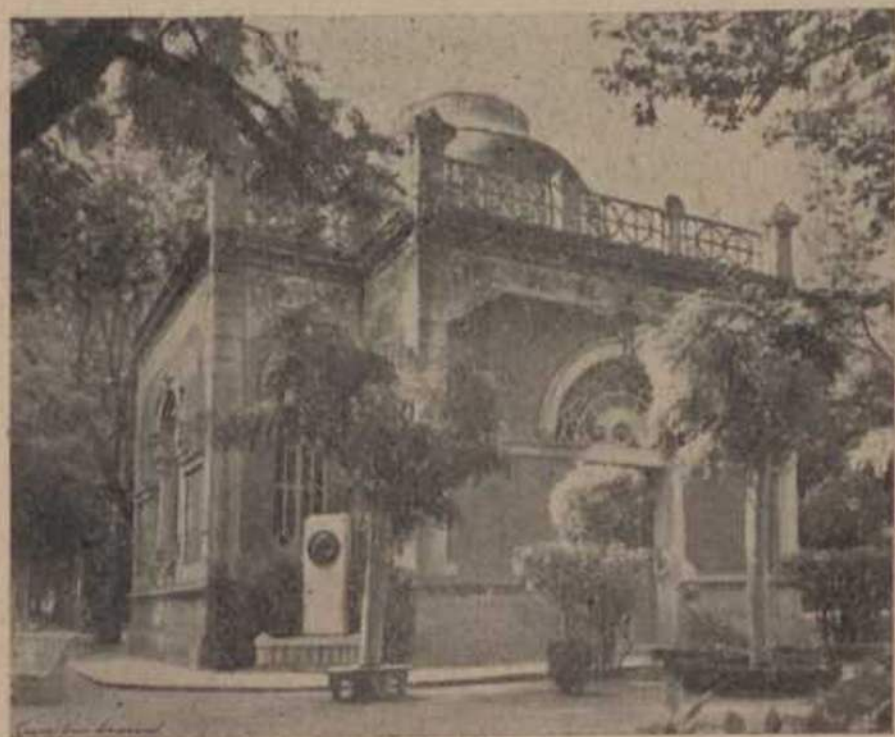
O homem, ofendido nos seus brios de antigo cocheiro da Viúva Vilela, respondeu:

— Ah, o sr. imagina que eu não sou capaz de guiar um carro a duas parelhas? Espere aí. Dito isto, saltou para a boleia e abalou.

Àqueles que só conhecem agora os cavalos dos automóveis, devo dizer que guiar um trem a duas parelhas não é coisa fácil. Custa menos e exige menor experiência, guiar um *char-à-bancs* tirado por cinco ou seis cavalos do que quatro, pois estes, seguros ao trem apenas pelo pau do balancim, têm os movimentos mais livres, exigindo boas mãos de rédeas e chicotadas dadas com acerto.

Um quarto de hora depois voltava o *Russo*, com os cavalos atrelados em duas parelhas e ao voltar o carro à porta do hotel, fê-lo tão habilmente, que a todos impressionou.

Cedi os lugares da boleia a um «brasileiro» e à esposa, negociantes de secos e molhados no Rio de Janeiro, os quais iam todos os anos à romaria da Senhora da Penha, em Irajá, em carro tirado por duas parelhas e subi para



Fonte de Vidago, n.º 1

a imperial, de onde eu via muito bem as manobras do *Russo*.

Realmente o homem era um mestre. Nas subidas metia o gado a trote, depois a passo, e às vezes fazia galopar e com tal arte, que fazia inveja ao *correio de Lyon*, de que rezam os livros da época.

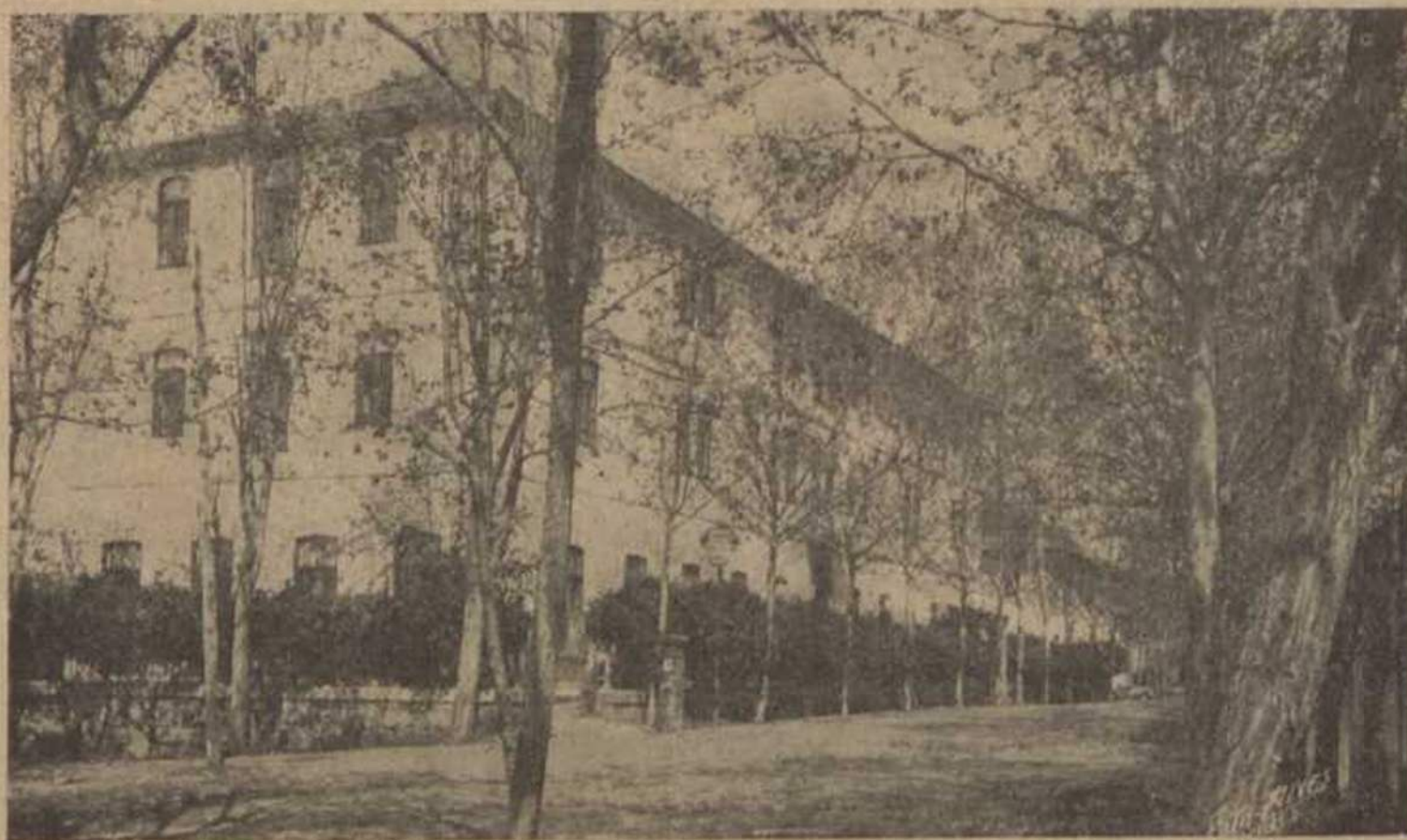
Os 18 quilómetros que mede a estrada de Vidago a Chaves foram vencidos em menos de duas horas, e na passagem da ponte romana, toda a gente se afastou, e admirou aquele trem magnífico, aqueles cavalos que tão bem obedeciam às rédeas. O *Russo*, levando a mão ao chapéu, perguntou onde as nossas senhorias iam almoçar. Indicado o local, deu uma volta pela feira e entre o gado que esperava comprador, sem que algum fosse tocado pelos cavalos.

Recomendei à criada do hotel, uma moçona de olhos garços, que desse de almoçar ao cocheiro, mas que regrasse o vinho... Não era preciso, pois o *Russo* bebia pouco. Até nisto ele era simpático.

Às quatro horas partíamos. E então é que foi dar-lhe. Os quatro cavalos mexiam-se, tanto bastando que o chicote lhes tocasse como se desse um estalo no ar.

À chegada a Vidago o *Russo* quis levar-nos à fonte para tomarmos a nossa dose de água. Foi o remate apoteótico do passeio. Os animais entraram no parque e com passos tão cadenciados e com tão elegantes movimentos que pareciam cavalos de circo. Aquistas que recolhiam das águas paravam cheios de admiração diante de nós, e algumas senhoras deram palmas ao cocheiro.

Ao parar junto à nascente de Vidago, o *Russo* tirou o seu chapéu braguês, como se o fizesse à porta de casa fidalga ou morgada da Beira ou de Trás-os-Montes; uma senhora, que vinha connosco, tomou-lho das mãos e então foi um cair de moedas de prata, na copa voltada, que o digno homem agradeceu comovido e abalou com uma chicotada no ar, festiva e de reconhecimento.



CHAVES — Hotel Avenida, junto à estação



O grupo ferroviário na estação de Santa Apolónia, ao receber os cumprimentos de despedida do Sr. Jorge Salgueiro de Vasconcelos, Secretário da Direcção-Geral
(Foto Fernando David)

A Excursão a Paris dos Ferroviários Portugueses

I — A organização turística da viagem

Por ALBERTO DA SILVA VIANA

Chefe da Repartição de Turismo

O ano de 1955 propiciou aos ferroviários portugueses uma memorável excursão: a visita a Paris, urbe prestigiosa, maravilha do génio francês e mostroário convincente de um grandioso passado artístico e monumental.

Esta viagem turística foi projectada como sequência lógica das que organizámos no ano anterior em Portugal (Penacova e Lousã) e a Espanha (Sevilha e Madrid). A visita de Madrid, ponto culminante das excursões de 1954, constituiu lição admirável da arte e da cultura castelhana e suscitara, desde logo, o desejo fremente de ir mais além, para lá dos Pirinéus, em busca da «cidade das luzes», do centro irradiante da cultura latina.

Se Madrid nos prendia e fascinava, numa atracção fraternal nascida da vizinhança e num

jeito de homenagem à Espanha cavalheiresca, Paris surgia, ao nosso impressionismo intelectual, como a musa inspiradora da alma latina, obra perfeita de uma cultura humanística, engrandecida e fortalecida através dos séculos.

Impossível resistir a tão mágica tentação;urgia, antes, corporizar a ideia e transformar o sonho em realidade.

Nesse propósito gizámos uma organização adaptada ao género de turismo social que vínhamos cultivando e socorrendo-nos de método já consagrado pelas viagens a Espanha, no ano anterior. A divisa então seguida «*máxima valorização turística nas melhores condições económicas*» foi mais uma vez adoptada com resultados meritórios.

O programa da excursão, cuidadosamente

elaborado, teve assim em vista proporcionar ampla e variegada apreciação dos numerosos atractivos e seduções que Paris oferece, a cada passo, aos visitantes.

Desde *Notre Dame* ao *Sacré Coeur*, dos *Inválidos* ao *Panteão*, da *Torre Eiffel* ao *Arco do Triunfo*, da *Madalena* à *Santa Capela*, do *Louvre* ao *Palácio de Versalhes*, do *Bairro Latino* a *Montmartre*, do *Bosque de Bolonha* ao de *Vincennes*, para só

referir os pontos mais destacados do programa, tudo foi previsto para a máxima valorização desta encantadora viagem que incluiu, ainda, visitas complementares a *Reims* e a *San Sebastián*.

Houve, porém, que proceder com a maior cautela na resolução de todos os problemas que envolviam o lado económico da excursão. O elevado nível de preços prevalecente em Paris, a que não é estranha a extraordinária



A igreja da Madalena, uma das preciosidades de Paris

afluência de visitantes, provenientes de todos os pontos do globo, torna esta privilegiada cidade pouco acessível ao turismo social, sujeito, forçosamente, a determinadas limitações económicas.

Tudo, porém, se resolveu de forma satisfatória, graças à cooperação prestimosa do Serviço de Recepção e de Turismo da Confederação dos Trabalhadores Intelectuais de França, que proporcionou gentilmente ao grupo

português instalação condigna numa Casa Universitária de Paris e assegurou a completa execução do nosso programa de visitas em condições de acessibilidade económica inéditas nos anais ferroviários portugueses.

A reunião de tão favoráveis condições explica o êxito surpreendente desta excursão: anunciada em 7 de Junho, por simples comunicado, esgotava a lotação, 13 dias depois, com o elevado número de



Nossa Senhora de Paris, numa vista de conjunto



MUSEU NACIONAL DE ARTE ANTIGA

ADORAÇÃO DOS MAGOS

Escola Portuguesa, Séc. XVI (Mestre do Paraíso)

Separata do Boletim da C. P.
Dezembro 1955



A Torre Eiffel, famoso cartaz de Paris

74 inscritos, efectivo jamais alcançado nas viagens ao estrangeiro de grupos ferroviários portugueses!

Outro pormenor não menos digno de menção foi o reduzido espaço de tempo que, por força das circunstâncias, pudemos dedicar à organização desta excursão. Tudo teve de ser ultimado nuns escassos 30 dias, uma vez que a caravana ferroviária deveria, impreteivelmente, iniciar a sua marcha para terras de França no dia 21 de Julho. Organização «relâmpago», podemos assim designá-la, tal o ritmo vertiginoso que tivemos de imprimir aos trabalhos.

É curioso também apontar a participação na excursão a Paris — pela primeira vez nestas viagens ferroviárias — de reformados e pessoas de família, destes e de agentes ao serviço que, por não usufruírem concessões de transporte nos caminhos de ferro estrangeiros, eram impedidos de tomar parte nas excursões além fronteira. A dificuldade foi removida pelo estabelecimento de um «bilhete de grupo», de Fuentes de Oñoro a Paris e volta, donde adveio a apreciável redução de 25 e 30%, respectivamente, nos preços correspondentes aos percursos espanhóis e franceses.

Nesta base económica que a recente ligação ferroviária Portugal-França, em 3.^a classe, providencialmente reforçou, foi possível reduzir (para esta categoria de participantes) o custo da passagem para Paris e volta à importância convidativa de 771\$40.

Aos agentes do activo e às pessoas de família que os acompanhavam foi facultado viajar em carruagem reservada de 1.^a classe, entre Lisboa e a fronteira francesa, tanto à ida como à volta, em condições de completa gratuidade de transporte.

Todos os excursionistas tiveram os seus lugares completamente assegurados nos comboios franceses, não obstante tratar-se de uma excursão de elevado efectivo realizada em época de grande afluência de passageiros, cujo regresso de Paris coincidiu com o início das férias (30 de Julho — sábado).

As nossas diligências junto de funcionários da SNCF proporcionaram ao grupo português inúmeras vantagens, entre as quais citamos a que foi concedida no regresso de Reims a Paris: todos os participantes da excursão efectuaram



Interessante pormenor arquitectónico da Ópera de Paris

(Foto Fernando David)

este percurso em carruagem reservada de classe superior à prevista nos respectivos documentos de viagem.

Também a Companhia Internacional das Carruagens-Camas, por gentil interferência da sua Representação em Portugal, nos prestou auxílio apreciável, concedendo importante desconto no preço das refeições servidas nas carruagens-restaurante no percurso português.

O lado turístico da excursão foi resolvido com a colaboração do Comissariado Geral do Turismo Francês em Lisboa, o qual propiciou os contactos preliminares com a entidade parisiense que teve a seu cargo a recepção do grupo português.

A visita à histórica cidade de Reims foi assegurada pela Região Norte da «Association Touristique des Cheminots» com quem vimos mantendo, nos últimos anos, interessante intercâmbio turístico.

Deste modo e graças ao alto patrocínio do Ex.^{mo} Sr. Director Geral da C. P., Engenheiro Espregueira Mendes, muitos ferroviários por-

tugueses, que jamais haviam pisado terras de França, tiveram oportunidade de tomar contacto directo com os primores da vida cultural e social francesa.

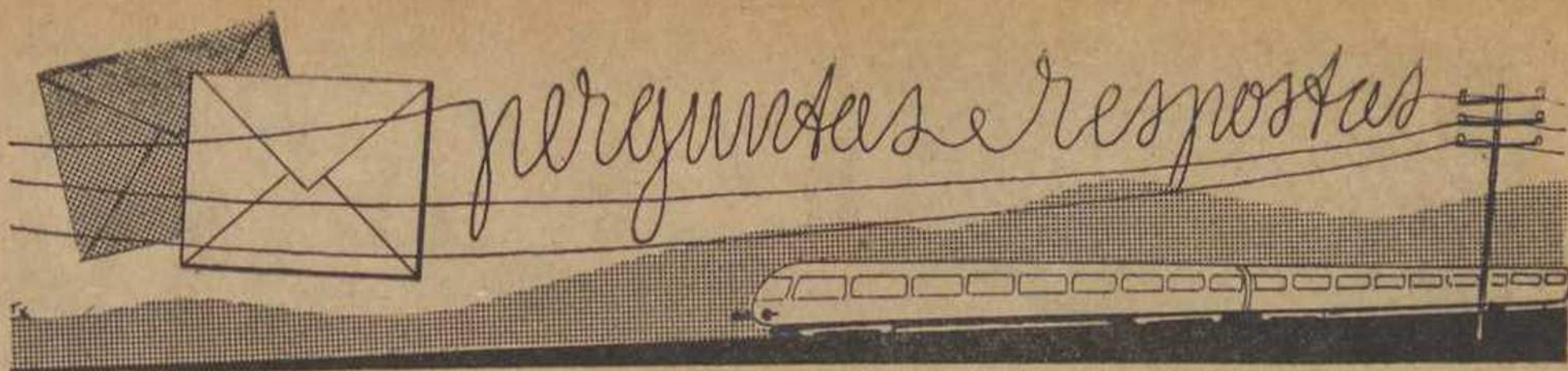
Às preciosas concessões facultadas ao grupo excursionista pelo nosso Director-Geral, vieram juntar-se as recebidas do Ex.^{mo} Sr. Director Geral da RENFE, Engenheiro Garcia Lomas, vinculando-se assim o indelével reconhecimento de todos os participantes da excursão.

Muitas outras entidades nacionais e estrangeiras prestaram à nossa viagem cultural o mais caloroso apoio e a melhor colaboração. A todas essas entidades reafirmamos os amistosos agradecimentos que já tivemos o ensejo de lhes expressar em nosso nome pessoal e no de todos os componentes do grupo ferroviário.

Queremos ainda significar quanto nos foi particularmente agradável encontrar em todos os departamentos da C. P., com quem tivemos de contactar, a melhor compreensão e a mais decisiva ajuda.



O grupo português junto à Câmara Municipal de Paris, depois de ter recebido os cumprimentos de boas vindas da respectiva Municipalidade



1—Divisão Comercial

Pergunta n.º 249/Consulta n.º 1712—Agradeço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado:

Um passageiro apresenta uma requisição de transporte do Ministério da Justiça (pronto pagamento) para bilhete de 3.ª classe, de Santa Eulália para Viana do Castelo.

Distância

Santa Eulália a Campanhã	371 quilómetros
Campanhã a Porto	6 »
Campanhã a Viana do Castelo	83 »
Bilhete inteiro, 371 kms.	92\$80
» meio, 89 »	11\$20
Total	104\$00

Resposta—O processo de taxa apresentado está errado.

Segue discriminação como corresponde:

Distância (em quilómetros)

Santa Eulália - Portalegre	50
Portalegre - Campanhã	341
Campanhã - Porto - Campanhã	6
Campanhã - Nine	40
Nine - Viana do Castelo	43
Bilhete inteiro em 371 kms	103\$90
» meio em 89 kms	12\$50
Total a cobrar	116\$40



Pergunta n.º 250/Consulta n.º 1713—Agradeço esclarecer-me se um banco de carpinteiro está abrangido pelo art.º 21.º da Tarifa Geral, isto é, se pode ou não ser considerado como bagagem.

Resposta—Um banco de carpinteiro não é instrumento portátil nem uma ferramenta manual, logo não pode ser considerado bagagem.



Pergunta n.º 251/Cons. n.º 1719—Agradeço informar-me se está certo o seguinte processo de taxa.

Pequena velocidade de Gaia para Canas - Felgueira, constante de 50 cascos de madeira, vazios, usados, sem retorno 8000 quilos.

Carga e descarga pela Companhia.

Não houve requisição de vagão.

Distância 161 km.º

Tarifa Especial n.º 1—Vagão completo—Tabela n.º 14

Transporte $79\$87 \times 8$	= 638\$96
Manutenção $18\$00 \times 8$	= 144\$00
Registo e Aviso	8\$00
Arredondamento	\$04
Total	791\$00

Resposta—Está errado o processo de taxa apresentado.

O consulente não teve em conta o disposto no § único da 2.ª das condições particulares do Capítulo I da Tarifa Especial Interna n.º 1 de Pequena Velocidade.

Segue discriminação da taxa como corresponde;
Distância (161 quilómetros)

Tarifa Especial Interna n.º 1—Tabela n.º 14.

Preço $88\$74 \times 8$	= 709\$92
Manutenção $18\$00 \times 8$	= 144\$00
Registo	3\$00
Aviso de chegada	5\$00
Arredondamento	\$08
Total	862\$00



Pergunta n.º 252/Cons. n.º 1732—Rogo dizer-me se a presente taxa está certa:

9 bois e 3 vitelos, de Ribeiradio para Cascais.

Carga e descarga pelos donos, só participe da C.P..

Ribeiradio a Alcantara - Mar	355 km.º
355×260 — B. n.º 89	= 871\$00
Excedente 1 vitelo $355 \times 06,6$ =	22\$11
Evoluções e manobras	20\$00
Trasbordo (Aveiro)	50\$00
Carga e descarga em Aveiro	40\$00
Transmissão em Alc. Mar	25\$00
Registo	3\$00
Desinfecção do vagão no V. Vouga.	30\$00
Arredondamento	\$09
Total	1 061\$20

Resposta—Está errada. Segue discriminação como corresponde:

Distância (355 km.º)

Aviso ao Público B n.º 89

Taxa: 1 piso e excedente 1 vitelo.

Preço (piso): $2\$60 \times 355$	= 871\$00
» (excedente) $06,6 \times 355$ =	22\$11
Manutenção { Evoluções e manobras	20\$00
tenção { Trasbordo em Aveiro	50\$00
Transm. em Alc. Mar	25\$00
Desinfecção em Aveiro	30\$00
Registo	3\$00
Arredondamento	\$09
Total	1 021\$20

Regulamentação **DISPERSA**

I — Conselho de Administração:

Ordem do Conselho de Administração N.º 142 de 4-8-955 — Publicação do Acordo Colectivo de Trabalho e de alguns esclarecimentos acerca da sua execução.

II — Divisão Comercial:

A — Tráfego

Tarifa Especial n.º 1 — Passageiros (em vigor desde 1-9-955). — Anula e substitui a que entrou em vigor em 1 de Abril de 1949, e todos os seus Aditamentos.

Tabelas de Preços (Bases 1.ª, 2.ª, e 3.ª) da Tarifa Geral de Transportes — Título I — Passageiros (em vigor desde 1-9-955). — Substituem as que entraram em vigor em 1 de Abril de 1952, nas linhas exploradas pela Companhia.

41.º Aditamento à Tarifa Geral (em vigor desde 1-9-955). — Estabelece as bases dos preços por passageiro e quilómetro da 1.ª, 2.ª e 3.ª classes.

2.º Aditamento à Tarifa Especial — n.º 2 — Passageiros (em vigor desde 1-9-955). — Altera o Artigo 3.º e o n.º 8 do Artigo 10.º da Tarifa.

11.º Aditamento à Tarifa Especial — n.º 4 — Passageiros (em vigor desde 1-9-955). — Substitui as Tabelas n.ºs 1 e 2 da Tarifa, relativas aos preços dos bilhetes de assinatura dos Capítulos I e III e anula e substitui os 1.º, 2.º, 3.º, 4.º, 5.º, 6.º, 7.º, 8.º e 10.º Aditamentos à Tarifa.

4.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 5 — Passageiros (em vigor desde 1-9-955). — Altera o n.º 1 do Artigo 1.º e o Artigo 4.º da Tarifa.

4.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 6 — Passageiros (em vigor desde 1-9-955). — Subs-

titui a Tabela n.º 1 para cálculo de preços da Tarifa.

2.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 7 — Passageiros (em vigor desde 1-9-955). — Substitui a Tabela para cálculo de preços da Tarifa.

3.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 8 — Passageiros (em vigor desde 1-9-955). — Substitui a Tabela para cálculo de preços da Tarifa.

2.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 9 — Passageiros (em vigor desde 1-9-955). — Substitui a Tabela para cálculo de preços da Tarifa.

2.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 10 — Passageiros (em vigor desde 1-9-955). — Substitui a Tabela para cálculo de preços da Tarifa.

5.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 1-C — Passageiros (em vigor desde 1-9-955). — Substitui a Tabela para cálculo de preços da Tarifa.

4.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 2-C — Passageiros (em vigor desde 1-9-955). — Substitui a Tabela para cálculo de preços da Tarifa.

13.º Aditamento ao Indicador Geral dos ramais e cais de serviço particular (em vigor desde 9-8-955). — Anuncia: Abertura à exploração do cais «Murte de - Martinho». Anulação dos contratos n.ºs 1188, 1196, 1510, 1832 e 1980, relativos, respectivamente, aos ramais particulares «Aveiro - Moimenta», «Covilhã - Mesquita», «Senhora da Hora - Norte», «Alferrarede - Bom Sucesso» e «Arcozelo das Maias - Estaleiros». Transferência de direitos e obrigações do contrato n.º 1600, relativo ao ramal particular «Moncorvo - Eirinha», na parte que respeita a José dos Santos Paiva para

Piava & Filhos, Ld.^a. Utilização por terceiros dos ramais particulares «Covelinhas-Murças», «Elvas - Sanlopes» e «Montijo - Afonso».

Aviso ao Público B. n.º 218 (em vigor desde 1-9-955) — Estabelece o preço especial de 1.^a classe, de \$40 por passageiro - quilómetro.

Aviso ao Público B. n.º 219 (em vigor desde 1-9-955) — Anuncia a entrada em vigor da nova Tarifa Especial n.º 1 — Passageiros.

Aviso ao Público B. n.º 220 (Datado de 31-9-955) — Anuncia o encerramento dos Despachos Centrais de Carvalhal e Souto.

220.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem (em vigor desde 17-8-955). — Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação de Muge e os despachos Centrais de Salvaterra de Magos, Benavente e Samora Correia.

277.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem (em vigor desde 16-8-955). — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Tomar e o Despacho Central de Castelo do Bode.

278.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem (em vigor desde 16-8-955). Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Tomar e o Despacho Central de Figueiró dos Vinhos, servindo a povoação de Alto da Loureira.

279.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem (em vigor desde 16-8-955). — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Tomar e os Despachos Centrais de Alvaizere e Pedrogão Grande, servindo a povoação de Pontão.

280.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem (em vigor desde 26-8-955). — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Viseu e os Despachos Centrais de Sátão, Aguiar da Beira, Ponte do Abade, Sernancelhe, Penedono e Vila Nova de Foz Côa e entre a estação de Pocinho e os mesmos Despachos Centrais.

281.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem (em vigor desde 26-8-955). — Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação de Viseu e os Despachos Centrais de Sátão, Aguiar da Beira e Ponte do Abade e de passageiros e bagagens entre a mesma estação e o Despacho Central de Trancoso.

282.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem (em vigor desde 26-8-955). — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Fornos de Algodres e o Despacho Central de Aguiar da Beira (por Maceira).

283.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem (em vigor desde 26-8-955). — Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação de Vila Franca - Trancoso e o Despacho Central de Trancoso.

284.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem (em vigor desde 26-8-955). — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Viseu e os Despachos Centrais de Sátão e Penela (da Beira).

285.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem (em vigor desde 26-8-955). — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Fornos de Algodres e Matança.

Corrigenda às Tabelas de Preços (Bases 1.^a, 2.^a e 3.^a) da Tarifa Geral de Transportes — Título I — Passageiros.

III — Divisão de Exploração:

A — Estudos e Aproveitamentos:

1.º Aditamento à instrução n.º 2608 — 10-8-955 — Restabelecimento da Circulação normal dos comboios entre Lisboa - R. e Campolide.

Instrução n.º 2609 — 24-8-955 — Sinalização do apeadeiro de Pataias.

B — Movimento:

Comunicação Circular N.º 887, de 3-8-955, sobre encerados affectos ao transporte de adubos.

3.º Aditamento à Comunicação Circular 25

N.º 886, de 20-8-955, sobre a nomenclatura dos modelos da série M.

IV — Divisão da Via e Obras:

Circular de Via n.º 3476 de 9-8-955. — Envio de Listas do pessoal dos diversos departamentos da Divisão, para fixação, de conformidade com a Cláusula 6.ª do A. C. T. e transcrição das Cláusulas 6.ª e 7.ª do respectivo Acordo para elucidação.

Circular de Via n.º 3477 de 30-8-955. — Determina que todo o pessoal ao serviço que não tenha a habilitação mínima de 3.ª classe da Instrução Primária, deverá obtê-la até Julho de 1957, de acordo com a Cláusula 9.ª do A. C. T..

Circular de Via n.º 3478 de 30-8-955. — Esclarece que de acordo com a Cláusula 9.ª do A. C. T. o pessoal eventual não pode ser admitido ao serviço da Companhia sem ter o exame da 3.ª classe da Instrução Primária.

Instrução de Via n.º 385 de 3-8-955. — Comunica-se ao pessoal que é expressamente proibido utilizar os diplormys para seu transporte, tal qual como da utilização das vagonetas.

Instrução de Via n.º 376 de 22-8-955. — Transcreve a carta n.º 155/55-C, de 18-8-955 da Secretaria Geral desta Companhia, esclarecendo algumas dúvidas suscitadas pela in-

terpretação nas disposições de algumas Cláusulas, do Acordo Colectivo de Trabalho.

Instrução de Via n.º 377 de 22-8-955. — Transcreve a carta n.º 156/55-C, de 18-8-955, da Secretaria Geral desta Companhia, esclarecendo as normas a seguir com os descontos por doença e salários do pessoal operário auxiliar.

Instrução de Via n.º 378 de 30-8-955. — Transcreve a carta n.º 169 55-C, de 26-8-955 da Secretaria Geral desta Companhia, fazendo rectificação a um período da s'carta n.º 156 na parte relativa a «Descontos por Doença» e que foi transcrita na Instrução de Via n.º 377.

Instrução de Via n.º 379 de 31-8-955. — Determina que todos os indivíduos admitidos, a contar de 1-8-955, para os trabalhos da via, passam a ter a categoria de «Eventual».

Instrução de Via n.º 380 de 31-8-955. — Esclarece normas a seguir sobre a classificação dos operários e serventes auxiliares, em consequência do Acordo Colectivo de Trabalho.

Serviço de Conservação

Circular de Via n.º 260 de 24-8-955. — Determina a todo o pessoal que efectui trabalhos nas coberturas de chapa ondulada de fibrocimento que só deve deslocar-se nessas coberturas sobre pranchas, sempre devidamente apoiadas nas madres.

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

Designação dos artigos	Descontos	Nomes das Firmas	Moradas
Artigos fotográficos	15 e 20%	Granfoto—Laboratório Fotográfico — Américo Couto, Ltd.ª	Rua do Ouro, 292, 4.º, Esq.º . . . 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, 130 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
»	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
»	20 a 40%	Oculista de Lisboa, Ltd.ª. . .	Rua da Madalena, 182, B. . . . 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

Dos

J

ORN

ALIS



Providência para enfrentar a concorrência da estrada — O «Custo Económico» como base do transporte

Noticiou recentemente o jornal inglês «Daily Telegraph» ter sido apresentado ao Tribunal de Transportes da Grã-Bretanha um novo plano de preços de transporte de mercadorias no caminho de ferro que altera, fundamentalmente, a base em que assenta a atribuição do preço até aqui estabelecido e que proporciona ao mesmo tempo às empresas ferroviárias a maior liberdade para competir com os transportes por estrada.

Trata-se, como o próprio jornal informa, de uma revolução financeira nos Caminhos de Ferro, provavelmente mais importante do que a próxima revolução na força motriz.

Presentemente, os preços de transporte das mercadorias são, grosso modo, baseados no valor das mercadorias a transportar, sem entrar em linha de conta com o custo ou a inconveniência de as transportar. Os novos preços, pelo contrário, são baseados no custo do transporte, tendo em consideração tanto a regularidade do tráfego como a facilidade de execução. Hoje em dia, o caminho de ferro é obrigado a transportar qualquer mercadoria que lhe seja apresentada, a preços de antemão publicados e, conseqüentemente, conhecidos dos seus concorrentes. Em oposição a este princípio, a ferrovia terá, embora ainda com a obrigação de transportar o que lhe for presente, liberdade de negociar os preços reais de harmonia com as circunstâncias particulares.

A revolução não se efectuará dum dia para o outro. Conquanto os novos preços já tenham sido discutidos com a Indústria, os debates no

Tribunal de Transportes Britânico ainda não tiveram lugar.

Procura-se, com esse plano, redistribuir o tráfego entre a estrada e o carril de forma a cada um transportar o que lhe é mais apropriado.

Os transportes estrada e caminho de ferro nunca serão directamente concorrentes, no sentido lato do termo. A rodovia continuará a suportar impostos de que o carril está livre; este continuará a pagar o custo da via, de que a estrada está isenta. Mas o plano—diz-se—dá ao caminho de ferro, na sua própria esfera de acção, a liberdade comercial que os camionistas já têm na sua.

Inquérito Turístico Americano

O consórcio das duas grandes associações de agências de viagens dos Estados Unidos da América do Norte (O. C. I.) acaba de fazer um inquérito a 1 300 turistas americanos, todos eles considerados (quanto às despesas de viagem) de «primeira classe» e que tivessem ultimamente percorrido, pelo menos, cinco nações da Europa, onde lhes era pedida a sua classificação, quanto a vários aspectos.

Apurando as respostas obtidas chegou a O. C. I. às conclusões seguintes:

—Qual a ordem dos países que, pelas paisagens, mais impressionaram esses turistas?

R. — 1, Inglaterra; 2, Suíça; 3, França; 4, Itália e, 5, Alemanha.

—E artisticamente?

R. — 1, França; 2, Itália; 3, Grécia; 4, Espanha e, 5, Bélgica.

—E por vida menos cara?

R. — 1, Espanha; 2, Austria; 3, Jugoslávia; 4, Grécia e, 5, Inglaterra.

— E por vida mais cara?

R. — 1, França; 2, Itália; 3, Alemanha; 4, Suíça e, 5, Bélgica.

— E quais os mais bem equipados turisticamente (conforto de hotéis, de comboios, etc.)?

R. — 1, Suíça; 2, Países Escandinavos; 3, França; 4, Áustria e, 5, Alemanha.

— E aqueles onde com mais cordialidade foram recebidos pelos habitantes?

R. — 1, Espanha; 2, Portugal; 3, Holanda; 4, Noruega e, 5, Finlândia.

— E com menos cordialidade?

R. — 1, Suécia; 2, Bélgica; 3, Inglaterra; 4, França e, 5, Jugoslávia.

No inquérito referido ainda se formulava esta pergunta, que ultrapassava já as simples impressões dos turistas interrogados:

«Se pensasse em instalar-se definitivamente na Europa, qual dos seus países escolheria para viver?»

Com surpresa do O. C. I., a maioria das respostas não indicava nem a França, nem a Itália, nem a Inglaterra, mas sim, em primeiro lugar, a Suíça e depois dela a Suécia.

O Caminho de Ferro Americano em 1975

A Companhia de Seguros americana «Prudential» organizou um inquérito com base nas previsões de diversas actividades industriais estadunidenses, relativamente a 1975. Quanto ao caminho de ferro, foi vaticinado pelo presidente da «Northern Pacific» o seguinte:

Força motriz — Será possível utilizar a força atómica se o seu preço puder suportar a concorrência. Em todo o caso, a força motriz empregada no futuro, qualquer que seja, será de um rendimento muitíssimo maior que o actual — conforme estudos já hoje feitos claramente o provam.

Material de mercadorias — As caixas de rolamento serão substituídas por sistemas de fricção na maior parte dos vagões de mercadorias. Especializar-se-á mais o tipo de vagões a utilizar.

Material de passageiros — As actuais carruagens fabricadas com metais leves de tipo corrente serão substituídas por outras, também metálicas, mas de material ainda mais leve e económico — o que reduzirá as despesas de exploração e tornará possível estabelecer marchas mais velozes.

Tendência do tráfego — Ao caminho de ferro afluirão ainda, em larga escala, os passageiros...

Para as mercadorias, a via férrea continuará a ser o transporte ideal, pela economia, cada vez maior, que garantirá na deslocação rápida da produção maciça das fábricas de amanhã.

Unificação e coordenação — A necessidade de obter um serviço cada vez mais eficaz aliado a uma política de economias crescentes, orientará as grandes empresas ferroviárias americanas no sentido da sua unificação. Esta poderá talvez ser caracterizada pela reunião conjunta de todos os tipos de transporte. Entretanto novas e mais amplas medidas de coordenação estrada-carril serão forçosamente estabelecidas.

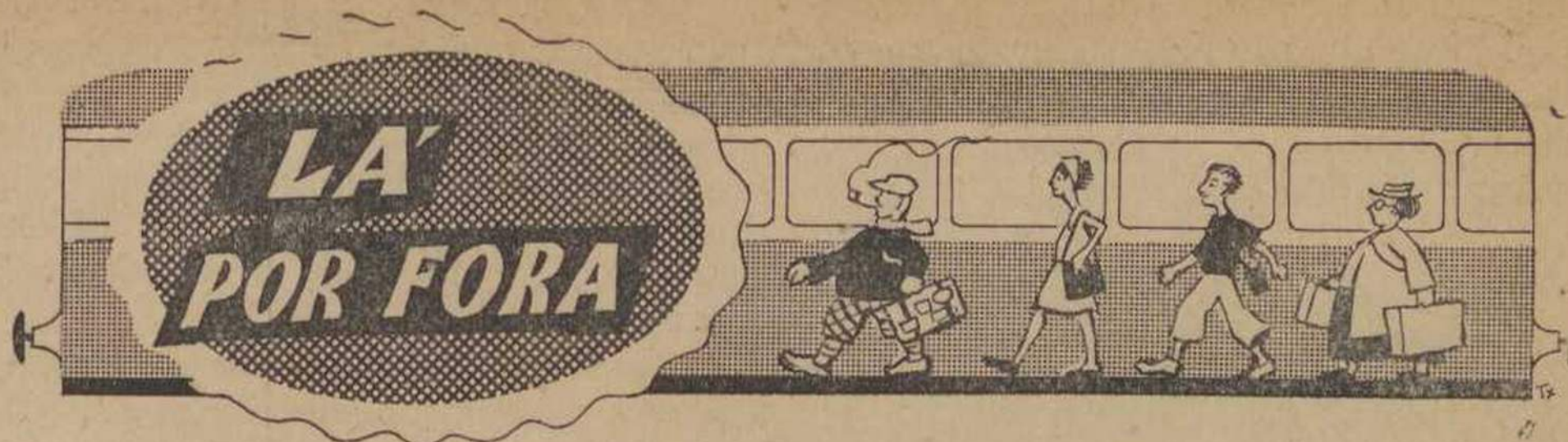
Utilização de ondas ultra-curtas pelos Caminhos de Ferro Austríacos

Na gare de triagem da estação de Salisbourg-Onigl, na Áustria, está montada uma instalação radiofónica de transmissão e recepção de ondas ultra-curtas destinada a facilitar as manobras dos comboios.

Esta nova instalação, que permite uma ligação directa entre o agente do movimento e os postos de manobra e agulhas, acelera consideravelmente os serviços, aumentando a sua segurança.

Na mesma estação, para melhorar a ligação directa entre as locomotivas e todos os outros postos afectos às manobras, vai recorrer-se, ainda este ano, à utilização de pequenos aparelhos de T. S. F. portáteis.

A instalação de tais aparelhos radiofónicos está prevista, igualmente, para todas as estações da rede austríaca, dado os excelentes resultados que as experiências feitas têm revelado.



Alemanha Ocidental

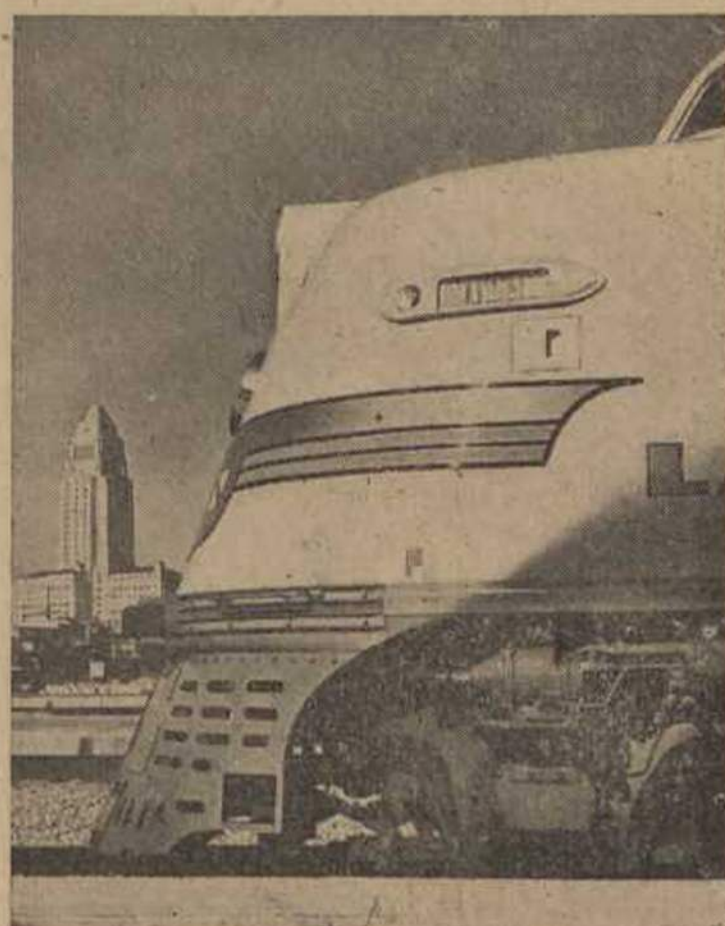
A nova estação principal de Heildelberg e a linha recentemente electrificada Bruchsal-Stuttgart entraram ao serviço no dia 22 de Maio de 1955.

— A título de experiência, entraram na composição de diversos comboios que ligam as regiões do Reno e do Ruhr a Munique (Colónia-Munique e Munique-Dortmund) carruagens-camas de 3.ª classe, chamadas Liegewagen, as quais compreendem doze compartimentos de seis leitos cada. Suplemento de taxa de 5 marcos por um travesseiro e um cobertor.

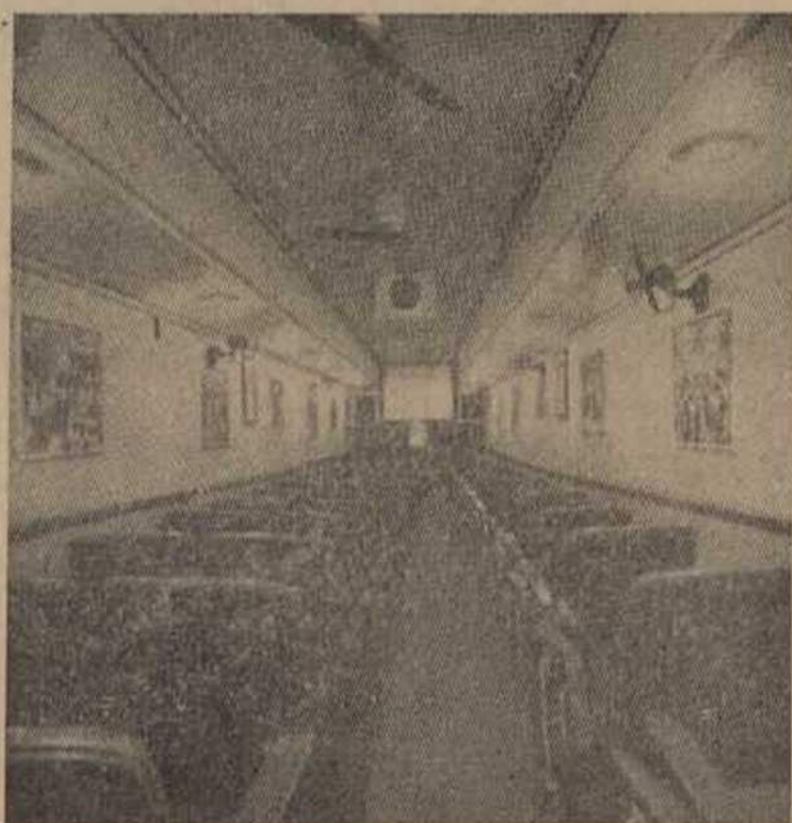
— A electrificação da linha Ludwigshafen-Mayence-Coblence-Remagen será inaugurada na Primavera de 1959. As negociações entabuladas entre a DB e o país Reno-Nord-Vestefália chegaram a bom termo. Com a mudança de horário na Primavera de 1957, automotoras eléctricas poderão assegurar os transportes dos tomadores de assinaturas no per-

curso Düsseldorf-Duisburg-Essen-Dortmund-Hamm.

— Os comboios mais rápidos da DB são actualmente o «Helvetia-Express» (Hamburg-Bâle, 864 km, comboio F T 78 correndo à ve-



Locomotiva inglesa construída para os Caminhos de Ferro da Palestina



ARGENTINA — Compartimento para projecções

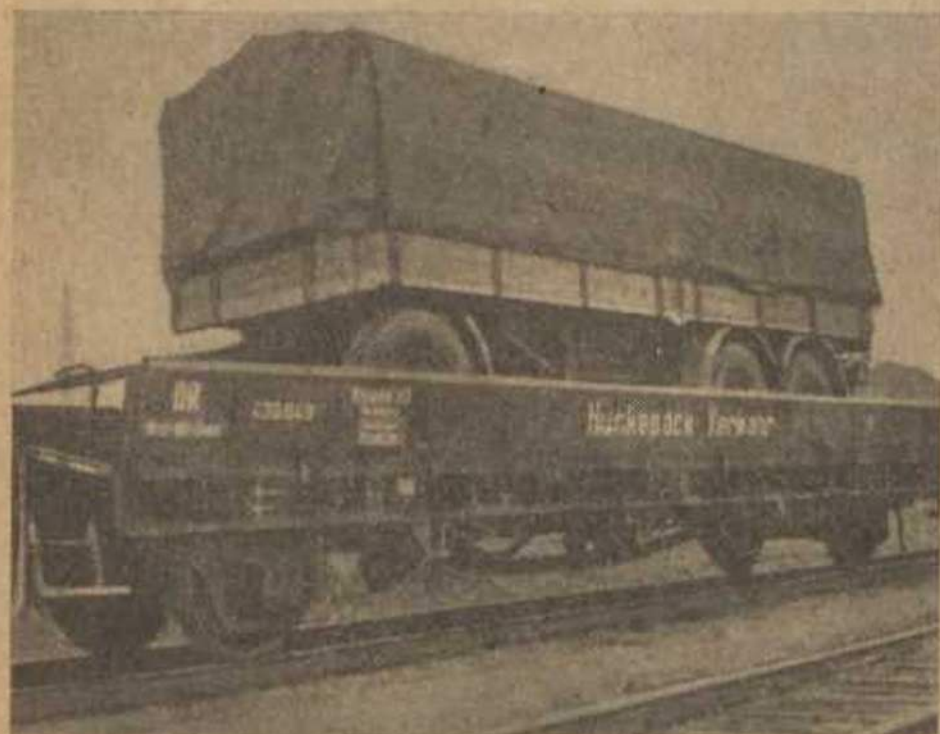
locidade de 93,1 km/h; o «Roland» (Bâle-Bremen, 832 km, comboio T T 43) rolando a 92,2 km/h, e o «Schauinsland» (Frankfurt-Bâle, 355 km, comboio F T 46) cuja velocidade comercial é de 91,9 km/h.

Áustria

Na Áustria, as taxas da tracção são pouco mais ou menos iguais nas linhas de planície e nas linhas de montanha.

Por esse facto, os Caminhos de Ferro Federais austriacos têm necessidade de tipos de veículos motores que desempenhem simultaneamente as duas funções, a fim de evitar a

mudança de locomotiva no começo das rampas. Como esta dupla finalidade só pode ser atingida com um veículo de bogies, os Caminhos de Ferros Federais encomendaram locomotivas eléctricas do tipo Co' Co (105) da sé-



Um exemplo de cooperação estrada-carril, em uso na Alemanha

rie 1010, a primeira das quais foi entregue recentemente. É a mais potente de todas que se encontram nos seus serviços. A sua potência unihorária é de 5400 CV para um esforço de tracção de 15 800 kg a 91 km/h, o seu peso é de 108 t, o que dá uma pressão de 18 t por eixo. Tem seis motores de tracção de 900 CV cada um e reboca 650 t a 120 km/h em planície (percurso Viena-Salzbrugo, por exemplo). Mais catorze locomotivas do mesmo tipo devem chegar à Áustria em meados de 1957. Os Caminhos de Ferro Federais Austríacos terão então, incluindo as máquinas das séries 1018 e 1118, vinte e quatro locomotivas rápidas e de grande potência, podendo rolar a 130 km/h.

Brasil

Uma oitava parte da produção nacional de lenha é consumida pelos caminhos de ferro do Brasil, que queimam todos os anos mais de 10 milhões de metros cúbicos desse combustível. As estatísticas mais recentes demonstram que o consumo de lenha vem decaindo nas linhas brasileiras. Depois de ter oscilado entre 11,4 milhões de m.³ em 1949, 11,2 milhões em 1950 e 11,7 milhões em 1951, baixou a 10,9 milhões em 1952, descendo novamente a 10,6 milhões de metros cúbicos em 1953,

Em compensação, amplia-se continuamente na tracção ferroviária o emprego da energia eléctrica, que se estende actualmente a mais de dez empresas. No referido quinquénio, o consumo nas linhas electrificadas aumentou 85,9 milhões de kw/h, passando de 313,9 milhões em 1949, a 399,9 milhões de quilowatts hora em 1953.

A partir de 1949, até às últimas apurações de 1953, novos combustíveis vêm ganhando terreno nos caminhos de ferro brasileiros. O emprego do óleo Diesel duplicou praticamente nesses cinco anos, elevando-se o seu total de 29,5 milhares a 53,2 milhares de toneladas.

Também o carvão brasileiro, no mesmo período, conquistou uma firme posição, deslocando as taxas de consumo de produto estrangeiro que, de 49 % em 1949, teve a sua participação reduzida a 16 % em 1953.

* * *

Em 31 de Dezembro do presente ano, os Caminhos de Ferro de Leopoldina terão concluídos os importantes trabalhos de quadruplicar a via entre Penha e o Rio de Janeiro; a construção de cinco pontes em três linhas; a montagem de um control de selecção entre Paraoquema-Recreio e Porto das Casas-Conselheiro Paulino e a instalação de importantes depósitos para locomotiva diesel.



ARGENTINA — Salão-Restaurante

Inglaterra

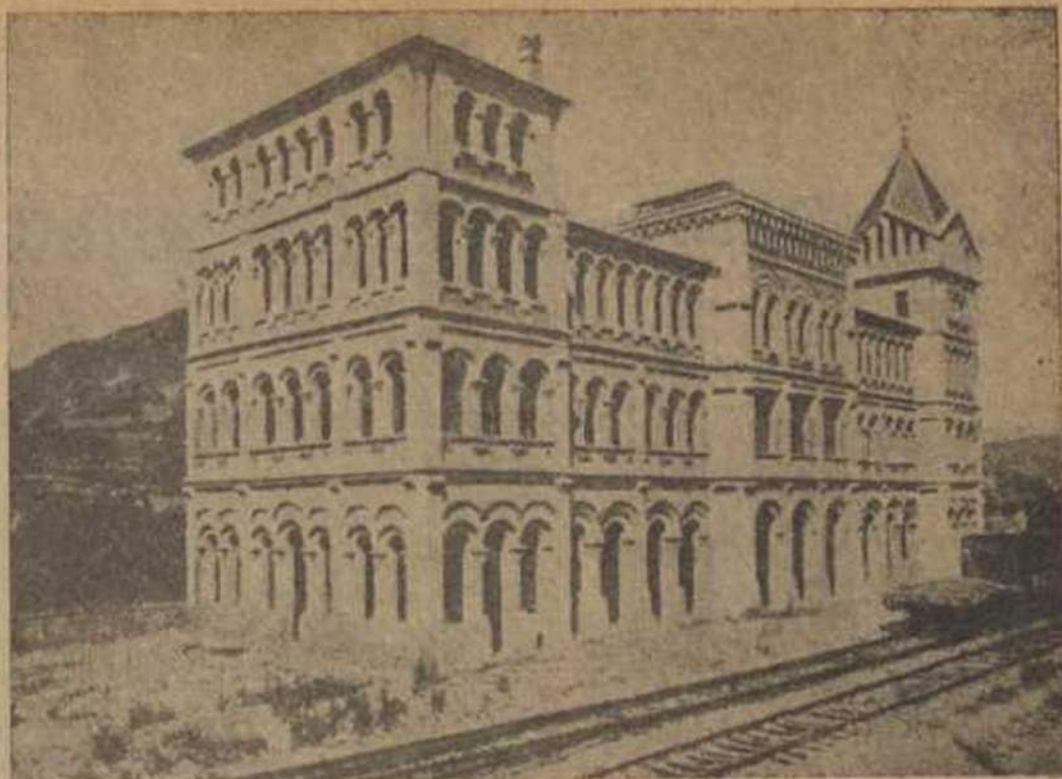
Os manifestos dos partidos políticos ingleses conservador, liberal e trabalhista, relativos às próximas eleições, dão a entender que o problema ferroviário constitui o assunto a que esses partidos prestam maior atenção,

O partido conservador, que se encontra no poder, promete uma profunda e urgente modernização dos serviços de maneira a que os caminhos de ferro se possam bastar a si próprios sem o auxílio do Estado, mantendo os ordenados do pessoal num nível condigno, e extinguir toda a possibilidade de greves. O partido liberal, promete apenas examinar devidamente a acção dos sindicatos de maneira a evitar todas as injustiças. O partido trabalhista sugere a renacionalização de todos os serviços ferroviários, bem como dos transportes de passageiros e carga em autocarros e camions, e bem assim a nacionalização também de todas as indústrias correlativas a esses serviços. A luta sobre estes assuntos durante a campanha eleitoral, promete, pois, ser bastante intensa.

* * *



«Hall» da Estação de Leipzig



ITÁLIA — Estação de Ripolli

Um dos métodos adoptados pelos caminhos de ferro ingleses tendentes a preparar o recrutamento futuro de pessoal ferroviário bem habilitado, consiste em fomentar a visita dos alunos das escolas aos centros de construção e depósitos de máquinas, onde lhes são pormenorizadamente explicadas a exploração dos serviços e a mecânica das locomotivas a vapor, diesel eléctricas e eléctricas. Este sistema tem provado entusiasmar muitos rapazes visitantes de forma a desejarem ser engenheiros, maquinistas e até mesmo simples empregados nos caminhos de ferro quando terminem os seus cursos. Os caminhos de ferro organizaram também, durante as últimas férias, cursos práticos de ensino de mecânica a vapor e eléctrica, para os alunos dos cursos de engenharia que tencionam entrar para os serviços ferroviários.

*É mil vezes preferível não fazer nada
do que perder o tempo em mil nada...*

DIOGO BERNARDES

Excursão a Portugal de Alunos do Curso Superior de Aprendizagem da SNCF

Realizou-se, em Setembro último, uma excursão a Portugal de alunos do Curso Superior de Aprendizagem do Serviço de Material e Tracção dos Caminhos de Ferro Franceses. (Região Oeste).

O grupo, composto de 12 pessoas, chegou a Lisboa - Santa Apolónia no dia 5 de Setembro, no comboio n.º 4, vindo directamente de Paris, acompanhado pelo inspector divisionário sr. Honoré Commeurec e pelo mestre de aprendizagem sr. Jean Savelli.

De harmonia com o programa previamente estabelecido, os excursionistas visitaram Lisboa e seus arredores, Évora, Fátima, Leiria,

Batalha, Alcobaça, Nazaré, Figueira da Foz, Coimbra, Luso - Buçaco, Porto e Braga.

No norte do País, o grupo teve ensejo de visitar as Caves da «Real Companhia Vinícola do Norte de Portugal», em Vila Nova de Gaia, e a Fábrica de Conservas da firma «Pinhais & C.ª, Limitada», sendo em ambas as visitas amavelmente obsequiados pelas respectivas Gerências.

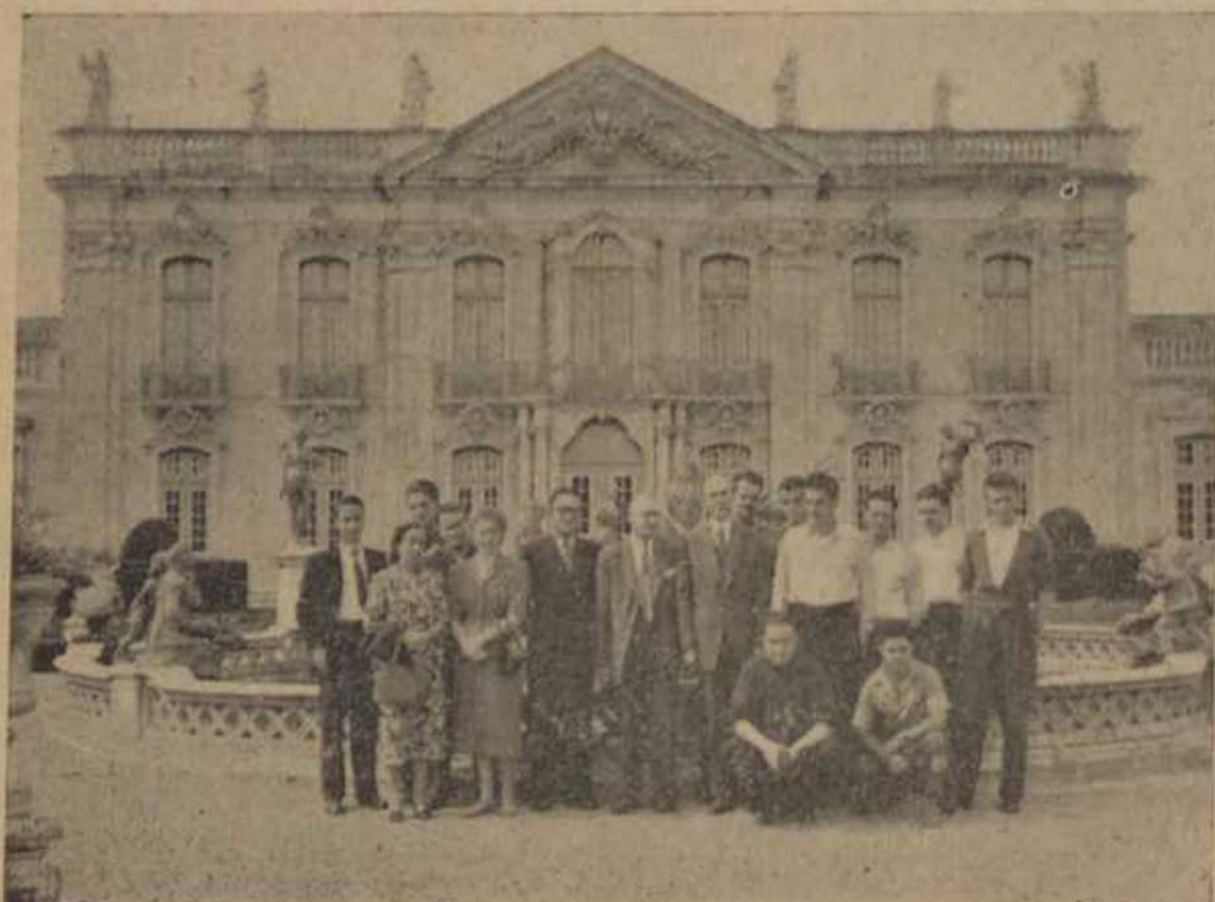
O regresso a França fez-se, do Porto, por Pampilhosa e Vilar Formoso, no dia 17 de Setembro.

Antes do embarque, foram oferecidas aos excursionistas recordações de Portugal, que muito apreciaram. E todos levaram do nosso País as mais gratas impressões.

Em todas as visitas efectuadas foi o grupo francês acompanhado e esclarecido por agentes do Serviço de Turismo e Publicidade da C. P.



O grupo de aprendizes da SNCF na estação do Terreiro do Paço, acompanhado pelo chefe da Repartição do Turismo, Sr. Alberto da Silva Viana



O grupo francês nos jardins do Palácio Nacional de Queluz

NOTICIÁRIO diverso

Nos cursos de instrução da C. P., que têm funcionado em regime da Campanha Nacional de Educação de Adultos, já prestaram exame cerca de 1 900 agentes. No presente ano lectivo, prevê-se o estabelecimento de mais de 70 cursos com frequência total de 3 000 alunos aproximadamente. Este aumento de frequência escolar explica-se por ter sido resolvido tornar obrigatória a instrução em causa a todos os agentes da Companhia — qualquer que seja a sua idade. Esta disposição abrangerá mais de 7 000 agentes.

— Está prevista a compra pela C. P. dum terreno em Valadares onde será instalada uma Colónia de Férias para filhos dos agentes da Companhia do norte do país. Actualmente

funcionam duas Colónias de Férias: uma em Mangualde e outra na Praia das Maças.

— A circulação diária do *Sud-Express*, em Portugal, inicialmente prevista apenas para os meses de Agosto, Setembro e Outubro, passou a fazer-se durante todo o ano.

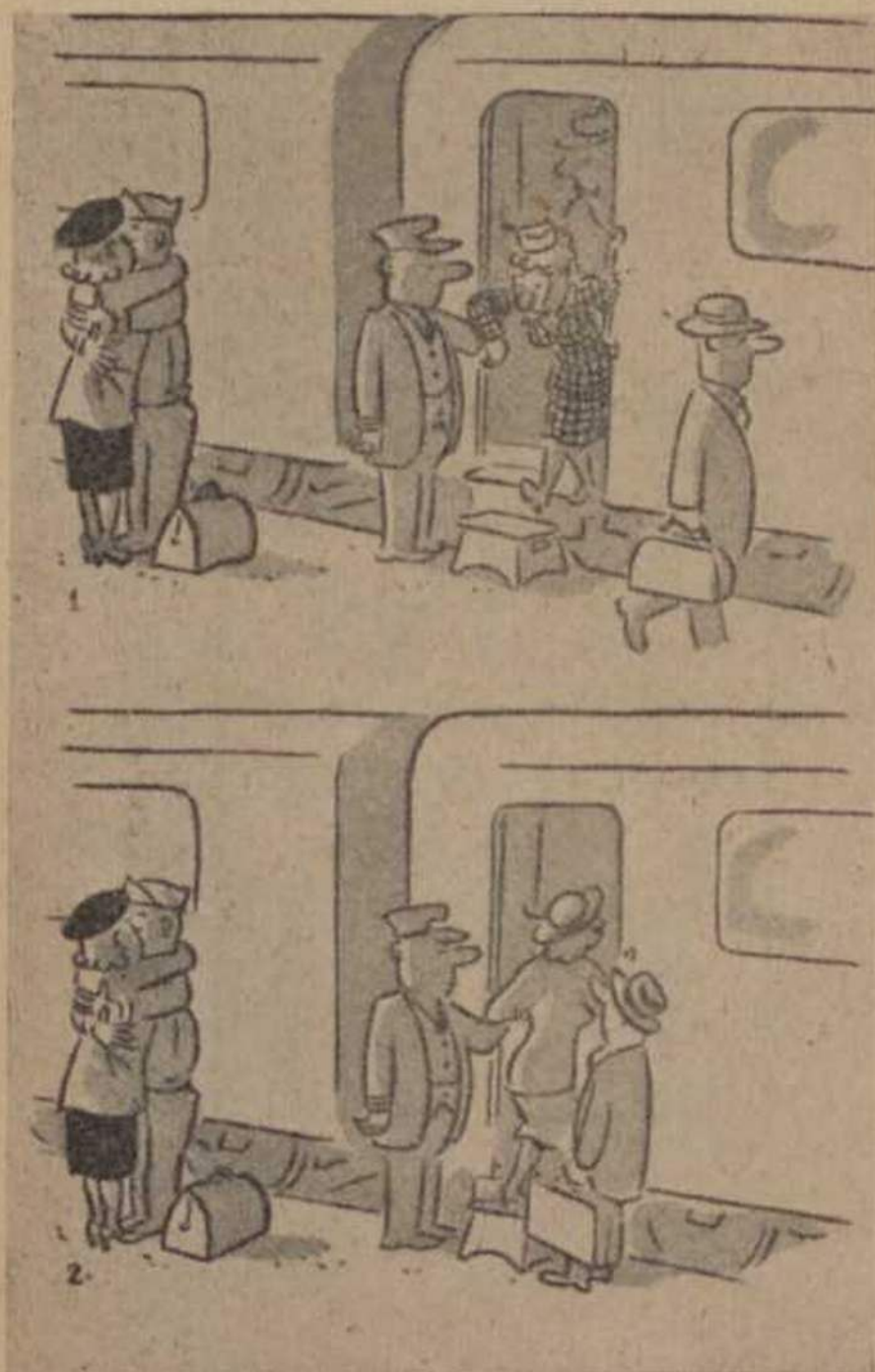
— A importante reunião anual ferroviária das Subcomissões da IV e V Comissões da U. I. C. que este ano teve lugar em Portugal, realiza-se, em 1956, em Viena (Áustria).

— Está assente a transferência das dependências do Ateneu Ferroviário — actualmente na Rua de S. Pedro de Alcântara — para o último pavimento e terraço do Armazém de Viveres da C. P., em Lisboa, Santa Apolónia.

— Foi assinado, em Berna (Suíça), em Outubro findo, pelos Ministros dos Transportes das Nações que fazem parte da O. E. C. E. o acto de criação definitiva da sociedade europeia de financiamento de material ferroviário (Eurofima).

BOM HUMOR...

NO CAIS...



DESPEDIDAS

— E —

AGRADECIMENTOS

Por ter passado, a seu pedido, à situação de aposentado, o chefe de Maquinistas, Armando Pires, que, presentemente, vinha desempenhando as funções de Chefe de Depósito em Sernada do Vouga, os seus camaradas ofereceram-lhe um jantar de despedida, no qual se fizeram representar o pessoal de máquinas, o pessoal de oficinas, o pessoal dos armazéns e a classe de motoristas, os quais, com a sua presença e algumas palavras de justiça, lhe testemunharam o alto apreço em que tinham as suas qualidades.

Abel Lopes Rolo, maquinista de 2.^a classe no Depósito de Máquinas de Barreiro, e família, na impossibilidade de o fazerem pessoalmente, vêm por este meio agradecer reconhecidamente a todas as pessoas que directa e indirectamente se interessaram pelo estado de sua chorada filha Maria Preciosa Rolo e a acompanharam à sua última morada.

Aníbal Augusto de Oliveira, maquinista de 2.^a classe, em Mirandela, deseja agradecer, por intermédio deste Boletim, aos Ex.^{mos} clínicos, srs. Drs. Adolfo Leal, de Mariz e Francisco Calejo Pires, de Miran-

dela, a maneira como sempre me trataram na minha prolongada doença, não só no Posto Médico da Companhia mas também nos seus consultórios.

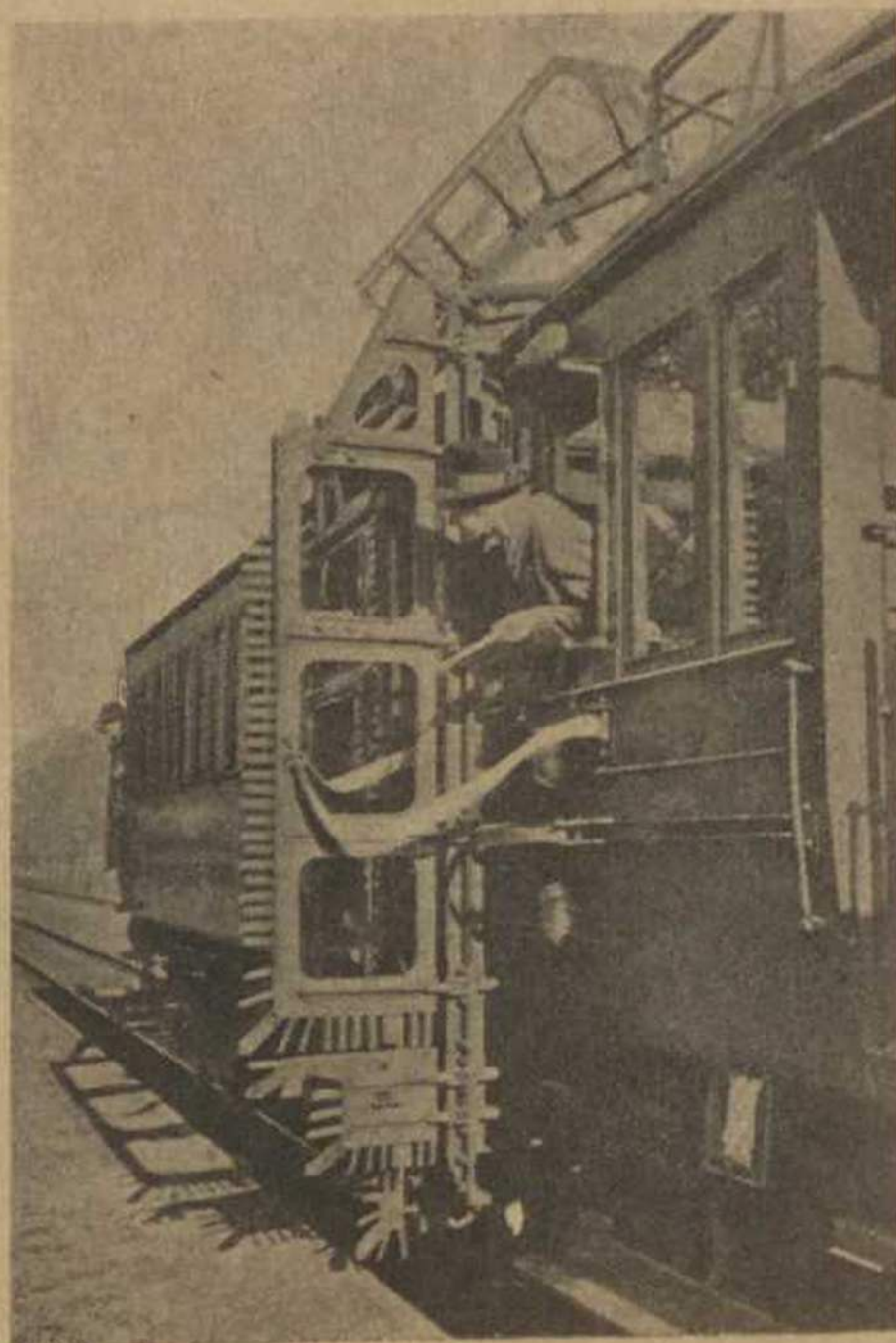
Os meus agradecimentos são também extensivos ao sr. enfermeiro do Posto Médico de Mirandela.

Desejo finalmente testemunhar igualmente o meu reconhecimento à Ex.^{ma} Comissão de Assistência da C. P., pelas deferências recebidas e pelo andamento a todos os meus pedidos.

Manuel da Cruz Margalho, chefe de Brigada de 1.^a classe, n.º 11 112 S S, Faro, vem agradecer, por intermédio do Boletim da C. P., por não o poder fazer pessoalmente, a todos os meus superiores e pessoas da minha amizade, o interesse que tiveram e ainda hoje manifestam, pelo meu estado de saúde, devido ao desastre de que fui vítima no dia 30 de Outubro do ano findo.

Joaquim Lopes Lercas, suplementar da via do Distrito n.º 115-6.^a Secção, vem por esta forma agradecer penhoradamente a todas as pessoas que lhe prestaram auxílio no período grave da sua doença.

Manuel Rodrigues, 2.^o Maquinista de 1.^a classe do Depósito de Máquinas do Entroncamento, tendo passado à situação de reforma, em 1 de Dezembro de 1954, vem manifestar a sua gratidão a todos aqueles que o acompanharam durante a sua carreira.



Curiosa carruagem utilizada pelos Caminhos de Ferro Alemães (D. B.) para medição de «gabarits». Uma vez em cada ano um veículo deste tipo percorre as linhas germânicas em função de fiscalização.

PESSOAL

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



Edmundo Rodrigues João — Servente de obras suplementar do S.^o Obras Metálicas (Lx.^a R.). Louvado pela Direcção-Geral pelos Serviços prestados por ocasião do descarrilamento do comboio rápido do Algarve, de 13 de Setembro de 1954.

Aníbal Nunes da Silva — Servente de Oficina suplementar do S.^o de Obras Metálicas (Lx.^a R.). Louvado pela Direcção-Geral pelos Serviços prestados por ocasião do descarrilamento do comboio rápido do Algarve, de 13 de Setembro de 1954.



Ricardo Gaioso de Penha Garcia — Subchefe de Serviço, Chefe da 1.^a Circunscrição do Serviço de Conservação (Lisboa-R.).

Francisco António Lima — Chefe de Secção da 1.^a classe-1.^a Secção (Lisboa-P.).

Luís Francisco Cavaleiro — Chefe de Secção de 1.^a classe da 5.^a Secção (S. Martinho do Porto).

Louvados pela Direcção-Geral, pela grande dedicação e interesse pelo Serviço, manifestado quando dos temporais que assolaram o país entre 15 e 18 de Dezembro de 1953.

Artur Rebelo da Silva — Empregado de 1.^a classe da 15.^a Secção (Grândola).

Louvado pela Divisão, pelas acertadas providências que tomou, na sede da sua Secção, por ocasião dos temporais que assolaram o país entre 15 e 18 de Dezembro de 1953.

Joaquim Inocêncio Marques — Chefe de lanço de 1.^a classe do 2.^o lanço da 1.^a Secção (Cacém).

Joaquim Dias — Chefe do Distrito 88 (Amadora).

Manuel da Silva Caixeiro — Chefe do distrito 90 (Mercês).

José Miguel — Chefe do distrito 91 (Sabugo).

Jacinto António — Chefe do distrito 92 (Mafra).

João Pires Mateus — Subchefe do Distrito 87 (Benfica).

João Rodrigues — Subchefe do distrito 88 (Amadora).

João Manso — Subchefe de distrito 89 (Cacém).

António Bernardino — Subchefe do distrito 90 (Mercês).

Nascimento Messias dos Santos — Subchefe do distrito 91 (Sabugo).

José Serafim — Subchefe do distrito 92 (Mafra).

Vicente Pires Belo — Assentador do distrito 87 (Benfica).

Manuel Gomes da Costa — Assentador do distrito 87 (Benfica).

Manuel Pereira da Silva — Assentador do distrito 87 (Benfica).

António Lourenço — Assentador do distrito 87 (Benfica).

António Pedro Galrito — Assentador do distrito 88 (Amadora).

Manuel Joaquim Rodrigues — Assentador do distrito 88 (Amadora).

António Domingos Cardinho — Assentador do distrito 88 (Amadora).

José Simões — Assentador do distrito 88 (Amadora).

Patrocínio Gonçalves da Mina — Assentador do distrito 89 (Cacém).

Carlos Jaime Gouveia — Assentador do distrito 89 (Cacém).

Joaquim Ferreira — Assentador do distrito 89 (Cacém).

Francisco António — Assentador do distrito 89 (Cacém).

José Martins — Assentador do distrito 89 (Cacém).

José dos Santos — Assentador do distrito 89 (Cacém).

Luís dos Santos Miranda — Assentador do distrito 89 (Cacém).

José Véstia Pombo — Assentador do distrito 90 (Mercês).

José Gregório Casimiro — Assentador do distrito 90 (Mercês).

António Salgueiro Serrano — Assentador do distrito 90 (Mercês).

José Courelas — Assentador do distrito 90 (Mercês).

Manuel Cabrita Guerreiro — Assentador do distrito 91 (Sabugo).

Augusto Manuel Lopes — Assentador do distrito 91 (Sabugo).

Manuel Rosa — Assentador do distrito 91 (Sabugo).

José Conde — Assentador do distrito 91 (Sabugo).

Manuel António — Assentador do distrito 91 (Sabugo).

Clementino da Silva Amaro — Assentador do distrito 92 (Mafra).

Benjamim da Conceição Silva — Assentador do distrito 92 (Mafra).

João da Graça — Assentador do distrito 92 (Mafra).

João Manuel Costa — Suplementar de via — 1.^a Secção (Lisboa-P.).

José Miranda Barreiro — Suplementar de via — 1.^a Secção (Lisboa-P.).

Júlio Carramanho — Suplementar de via — 1.^a Secção (Lisboa-P.).

José Maria Simões — Suplementar de via — 1.^a Secção (Lisboa-P.).

José Marques da Silva — Suplementar de via — 1.^a Secção (Lisboa-P.).

José Maria Vivas — Suplementar de via — 1.^a Secção (Lisboa-P.).

António Vale Moreira — Suplementar de via — 1.^a Secção (Lisboa-P.).

José Alfaia Marques — Suplementar de via — 1.^a Secção (Lisboa-P.).

João Cristino Góis — Suplementar de via — 1.^a Secção (Lisboa-P.).

Feliciano da Silva Café de Neto — Suplementar de via — 1.^a Secção.

Jerónimo Cruz — Suplementar de via — 1.^a Secção (Lisboa-P.).

Francisco Nunes Catarino — Suplementar de via — 1.^a Secção (Lisboa-P.).

João Bravo — Suplementar de via — 1.^a Secção (Lisboa-P.).

Ramiro Nobre Salgado — Suplementar de via — 1.^a Secção (Lisboa-P.).

João Francisco Rodrigues — Suplementar de via — 1.^a Secção (Lisboa-P.).

João Machado Ferreira — Suplementar de via — 1.^a Secção (Lisboa-P.).

Hermínio Nunes Serrano — Suplementar de via — 1.^a Secção (Lisboa-P.).

Francisco Pedro Vivas — Suplementar de via — 1.^a Secção (Lisboa-P.).

Domingos Paulino — Suplementar de via — 1.^a Secção (Lisboa-P.).

Aníbal das Neves — Suplementar de via — 1.^a Secção (Lisboa-P.).

Gelásio Pinto Coelho — Suplementar de via — 1.^a Secção (Lisboa-P.).

Jaime Constâncio Pinto — Suplementar de via — 1.^a Secção (Lisboa-P.).

Adelino Martins Gralha — Suplementar de via — 1.^a Secção (Lisboa-P.).

Manuel Ramos Barrau — Suplementar de via — 1.^a Secção (Lisboa-P.).

Manuel das Neves — 2.^o, suplementar de via — 1.^a Secção (Lisboa-P.).

Alfredo Lopes — Suplementar de via — 1.^a Secção (Lisboa-P.).

Manuel Valente da Silva — Suplementar de via — 1.^a Secção (Lisboa-P.).

João Loureiro — Suplementar de via — 1.^a Secção (Lisboa-P.).

Luís dos Santos Ramalho — Suplementar de via — 1.^a Secção (Lisboa-P.).

Francisco Vasco — Arvorado de via — 1.^a Secção (Lisboa-P.).

Manuel Ferreira Pimentel — Suplementar de via — 1.^a Secção (Lisboa-P.).

Manuel Ferreira Peralta — Suplementar de via — 1.^a Secção (Lisboa-P.).

Manuel Alves Monteiro — Suplementar de via — 1.^a Secção (Lisboa-P.).

Manuel da Silva Santos — Suplementar de via — 1.^a Secção (Lisboa-P.).

Américo Gonçalves — Suplementar de via — 1.^a Secção (Lisboa-P.).

João José Caçador — Suplementar de via — 1.^a Secção (Lisboa-P.).

Aníbal Coutinho Pimentel — Suplementar de via — 1.^a Secção (Lisboa-P.).

Manuel Calcinha — Suplementar de via — 1.^a Secção (Lisboa-P.).

Severiano Júlio Farinha — Suplementar de via — 1.^a Secção (Lisboa-P.).

Manuel Pimentel Letra — Suplementar de via — 1.^a Secção (Lisboa-P.).

Augusto Matias — Suplementar de via — 1.^a Secção (Lisboa-P.).

José Augusto Branco — Suplementar de via — 1.^a Secção (Lisboa-P.).

Manuel de Campos — Suplementar de via — 1.^a Secção (Lisboa-P.).

Manuel Maria Santo — Suplementar de via — 1.^a Secção (Lisboa-P.).

José Faísca Monteiro — Suplementar de via — 1.^a Secção (Lisboa-P.).

António Ferreira — Suplementar de via — 1.^a Secção (Lisboa-P.).

Joaquim Rodrigues Teto — Suplementar de via — 1.^a Secção (Lisboa-P.).

Manuel Pires Pinto — Suplementar de via — 1.^a Secção (Lisboa-P.).

José Maria Gaspar — Suplementar de via — 1.^a Secção (Lisboa-P.).

Isidoro Mendes Casimiro — Suplementar de via — 1.^a Secção (Lisboa-P.).

Ângelo Manuel Emerenciano Alpalhão — Suplementar de via — 1.^a Secção (Lisboa-P.).

António Nunes Servo — Suplementar de via — 1.^a Secção (Lisboa-P.).

Américo Duarte de Oliveira — Suplementar de via — 1.^a Secção (Lisboa-P.).

António Forte da Silva — Suplementar de via — 1.^a Secção (Lisboa-P.).

Vicente Runa — Chefe de lanço de 2.^a classe do 1.^o lanço da 5.^a Secção (T. Vedras).

Arlindo Aleixo — Chefe do distrito 1/5.^a (Dois Portos).

Teófilo da Graça — Subchefe do distrito 1/5.^a (Dois Portos).

José F. Cerejo — Subchefe do distrito 1/5.^a (Dois Portos).

Gratificados pelo grande interesse e actividade com que trabalharam na desobstrução da linha por ocasião dos temporais que se fizeram sentir de 15 a 18 de Dezembro de 1953.

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



José Gouveia — Capataz de manobras principal de Lisboa-R. Admitido como carregador em 21 de Julho de 1915, foi promovido a engatador em 21 de Novembro de 1919 e, a capataz de manobras de 2.ª classe, em 21 de Fevereiro de 1922. Em 21 de Março de 1924 foi promovido a capataz de manobras de 1.ª classe e, em 21 de Julho de 1937, foi promovido a capataz de manobras principal.

José Nunes — Guarda de estação de Lisboa-P. Admitido como carregador em 21 de Julho de 1915, passou a guarda de estação em 1 de Outubro de 1922.



José Joaquim Fernandes Canhão — Agente comercial principal da 1.ª Circunscrição (Campanhã). Admitido como escrevente auxiliar em 12 de Julho de 1915, foi nomeado escrevente efectivo em 3 de Novembro de 1915. Depois de transitar por outras categorias foi promovido a subagente comercial em 1 de Janeiro de 1936 e, a agente comercial principal, em 1 de Janeiro de 1945.

Bernardo dos Santos — Maquinista de 3.ª classe, do Depósito de Vila Real. Admitido ao serviço da extinta Direcção dos Caminhos de Ferra do Sul e Sueste, como assentador, em 1 de Maio de 1915, foi nomeado limpador em 12 de Julho de 1920 e fogueiro de 2.ª clas. em 7 de Setembro de 1926; promovido a fogueiro de 1.ª clas. em 1 de Janeiro de 1929 e a maquinista de 3.ª clas. em 1 de Julho de 1935.



REFORMAS

Exploração — **João Augusto Abreu** : — Empregado de 2.ª classe do escritório da 3.ª Circunscrição.
David Neves : — Chefe de 3.ª classe de Fátima.
Manuel Martins Alvada : — Fiscal do pessoal de trens de Lisboa.
Manuel Lourenço : — Condutor de 1.ª classe de Lisboa.
Angelo Mendes : — Condutor de 2.ª classe de Entroncamento.
Mário José dos Santos : — Guarda-freios de 1.ª classe de Campanhã.
António Pina Pacheco : — Guarda-freios de 1.ª classe de Lisboa.
Rodrigo de Sousa Seródio : — Agulheiro de 3.ª classe de Boliqueime.
Jacinto Monteiro : — Engatador de Alfaiolos.
Francisco Tomásio : — Guarda de estação de Lisboa-R.
António Dias Moreira : — Carregador de Rio Tinto.
José dos Santos : — Carregador de Lisboa Terreiro do Paço.
Isidoro da Encarnação Paixão : — Carregador de Pinhal Novo.
Ventura Ferreira : — Carregador de Torredelga.
José Inácio : — Carregador de Marvão.
António Rodrigues : — Carregador de Portalegre.
Manuel José Bravo : — Subchefe de escritório da 6.ª Circunscrição.
Francisco Martins Guerreiro : — Chefe de 1.ª classe de Beja.
Angelo de Almeida : — Factor de 1.ª classe de Campanhã.
Miguel Lavado Proença : — Factor de 1.ª classe de Lavradio.
José Fernandes Martins : — Guarda de estação de Tunes.
Maria da Piedade Lopes : — Escriutária de 1.ª classe do Serviço do Movimento.
Manuel Ferreira : — Chefe de 1.ª classe de Lisboa-P.
José dos Santos Bartolomeu : — Factor de 1.ª classe de Gaia.
José Cândido Marques de Carvalho : — Factor de 2.ª classe de Coimbra.
João Manuel Moreira da Fonseca : — Fiscal do pessoal de trens de Campanhã.
António Luís de Carvalho : — Condutor de 2.ª classe de Alfaiolos.
Alfredo Luís José Afonso : — Guarda-freios de 1.ª classe de Campanhã.
Eduardo Pereira : — Guarda-freios de 1.ª classe de Campanhã.
Francisco José Carvalho : — Fiel de cais de 1.ª classe de Torres Novas.
António Lopes : — Agulheiro de 1.ª classe de Campolide.
Francisco Gonçalves : — Agulheiro de 1.ª classe de Campolide.
João Dias Carlos : — Agulheiro de 2.ª classe de Entroncamento.
Benigno Maurício : — Agulheiro de 3.ª classe de Belver.
Lino Ferreira da Cruz : — Agulheiro de 3.ª classe de Nine.
José Cerqueira : — Engatador de Campanhã.
João Gonçalves Parente : — Guarda de estação de Lisboa-P.
Francisco Assis Geraldês : — Guarda de estação de Abrantes.
José Mendes Gil : — Carregador de Moncorvo.
Francisco Gonçalves : — Carregador de Torres Vedras.
Joaquim Martins Carolino : — Carregador de Évora.
José Maria Ferreira : — Carregador de Soure.
Alfredo Maria Pereira : — Carregador de Gaia.

Via e Obras — *Augusto Pinto Ribeiro*: — Subchefe do dist.º 423 (Livrção).

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

João Santana: — Chefe do dist.º 118 (Fratel).

Fortunato Gonçalves: — Chefe do dist.º 9/Sabor (Urrós).

Maria Aires: — Guarda de p. n. do dist.º 87 (Benfica).

Joaquim Filipe: — Guarda de p. n. do dist.º 86 (Alcântara-T.).

Armando Augusto de Jesus: — Assentador do dist.º 23/BA (Guarda).

António Costa: — Assentador do dist.º 5/V. V. (Branca).

António Valério: — Subchefe do dist.º 140 (Vendas Novas).

Francisco de Sousa: — Assentador do dist.º 55 (Soure).

José Lourenço: — Assentador do dist.º 133 (Sabugal).

Joaquim Correia: — Subchefe do dist.º 14/N. P. (Rates).

Carlos Alberto Valério: — Chefe do dist.º 7/Sabor (Vilar do Rei).

Maria do Carmo Mendes: — Guarda p. n. do dist.º 1/13.ª Secção (Évora).

António Augusto Ascensão Silva: — Operário de 2.ª cl. do S.º Obras Metálicas (Ovar).

Maria Elias Murta: — Guarda p. n. do dist.º 1/5.ª Secção (Dois Portos).

Rosária Maria: — Guarda de p. n. do dist.º 54 (Pombal).

Manuel Augusto Pucarinho: — Chefe do dist.º 2/BA. (Costeira).

António de Melo: — Operário ajudante da Secção de Santa Comba Dão.

Maria Estrela: — Guarda de p. n. do dist.º 53 (Vermoil).

Jaime Jacinto Galo: — Subchefe de Serviço, Chefe da 4.ª Circunscrição do Serviço de Conservação (Barreiro).

Agostinho Dinis: — Assentador do dist.º 2/Corgo (Carracedo).

Maria da Conceição: — Guarda p. n. do dist.º 20 (Barquinha).

Mateus Simão: — Assentador do dist.º 123 (Alcains).

Amaro Mesquita: — Maquinista de 3.ª clas. do Dep.º de Campanhã.

António da Silva Alfaro: — Maquinista de 3.ª classe do Dep.º de Entroncamento.

João da Silva Cardoso: — Chefe de maquinistas, do Dep.º de Figueira da Foz.

Domingos Francisco Moreira: — Fogueiro de 2.ª cls., do Dep.º de Sernada.

Manuel Tomás de Magalhães: — Chefe de maquinistas, do Dep.º de Campanhã.

José dos Santos Graúdo: — Chefe de brigada, do Dep.º de Barreiro.

Carlos Augusto Garcia: — Op.º de 1.ª cls., (estofador), das Oficinas do Barreiro.

Rufino Caetano de Almeida: — Op.º de 2.ª cls., (forjador), das Of. do Barreiro.

Amadeu Pinto da Silva Rosas: — Limpador, da Revisão de M. O. do Minho.

Américo Pinheiro: — Contramestre de 2.ª cls., das Oficinas de Campanhã.

António Lopes: — Limpador, do Dep.º de Entroncamento.

António Joaquim Borges: — Maquinista de 1.ª cls., do Dep.º de Boavista.

Alvaro Marques dos Santos: — Op.º de 2.ª cls., (serralheiro) do Dep.º de Sernada.

Aristides Ferreira da Costa: — Op.º de 2.ª cls., (serralheiro) do Dep.º de Boavista.

Diamantino Ramos: — Maquinista de 2.ª cls., do Dep.º de Figueira da Foz.

Francisco da Silva Lino: Fogueiro de 1.ª cls., do Dep.º de Campolide.

Rosa Ramos: — Guarda de p. n. do dist.º 113 (Alferrarede).

José Dias Amaro: — Operário de 2.ª cl. da 3.ª Secção (Entroncamento).

António Martins: — Chefe do dist.º 4/V. V. (Ul).

Rosa Pereira: — Guarda da p. n. do dist.º 78 (Esmoris).

António Marques: — Operário de 3.ª classe da 16.ª secção (Faro).

Guilherme Cabaço: — Assentador do dist.º 115 (Belver).

Domingos Henriques: — Assentador do distrito 79 (Espinho).

Beatriz da Conceição: — Guarda de p. n. do distrito 6 5.ª Secção (Amieira).

João Vieira dos Santos: — Subchefe do distrito 296 (Sines).

Manuel dos Ramos: — Assentador do distrito 245 (Poço Barreto).

Francisco Nunes Domingues: — Assentador do distrito 51 (Albergaria).

Material e Tracção — *Fernando de Castro*: — Operária de 1.ª (serralheiro do Dep.º de Campanhã).

José da Costa: — Operário de 1.ª cl., (serralheiro) das Of. de Campanhã.

Joaquim Ferreira: — Limpador do Dep.º de Campanhã.

Joaquim Piedade Henriques: — Maquinista de 1.ª classe, do Dep.º de Figueira da Foz.

Manuel António Sapateiro Jr.: — Maquinista de 2.ª classe, do Dep.º de Entroncamento.

Joaquim Carmona: — Maquinista de 2.ª classe, do Dep.º de Campolide.

José Gomes de Oliveira: — Chefe de maquinistas, do Dep.º de Entroncamento.

António Ferreira Jerónimo: — Empregado de 1.ª cl., do Dep.º de Figueira da Foz.

Damião Leitão: — Revisor de material de 3.ª cl., da Revisão de Pampilhosa.

Domingos da Silva: — Fogueiro de máquinas fixas, do Dep.º de Entroncamento.

António Simões: — Limpador, do Dep.º de Entroncamento.

Alfredo da Fonseca: — Fogueiro de 2.ª cl. do Dep.º de Pampilhosa.

Albertino da Silva Teixeira: — Limpador, Revisão de M. O. de Campolide.

António Pedro Vicente: — Maquinista de 2.ª cl., do Dep.º de Entroncamento.

João Henriques José da Costa: — Chefe de escritório principal, das Of. Barreiro.

Joaquim Augusto Graça: — Operário de 2.ª cl., cald., do Dep.º de Pampilhosa.

José de Sousa Gomes: — Maquinista de 2.ª cls., do Dep.º de Figueira da Foz.

José dos Santos Correia: — Empregado principal, dos Serviços Gerais, Contabilidade.

Cesário Mateus: — Maquinista de 3.ª cl., do Dep.º de Campolide.

Francisco Caetano Silva: — Maquinista de 3.ª cl., do Dep.º de Sernada.

António Mendes: — Maquinista de 3.ª cl., do Dep.º de Pampilhosa.

Rolando Raúl Furet: — Chefe de Depósito de Máquinas, da Figueira da Foz.

José Augusto Chasqueira: — Maquinista de 2.ª cl., do Dep.º de Lisboa.

Gabriel Alves Garcia: — Operário de 3.ª, Caldeireiro, das Of. de Entroncamento.

Jacinto Simões: — Revisor de material de 3.ª cl., da Revisão do Barreiro.

FALECIMENTOS



Francisco Félix dos Santos — Admitido ao serviço da Companhia, como ajudante de montador, em 22 de Outubro de 1923. Foi nomeado fogueiro de 2.^a classe, em 1 de Janeiro de 1927, e, depois de transitar por diferentes categorias, foi promovido a maquinista de 2.^a classe, em 1 de Outubro de 1952.

Manuel Joaquim Gomes Júnior — Condutor de 2.^a classe de Campanhã. Admitido como praticante de estação em 23 de Março de 1917, foi nomeado guarda-freios de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1928 e promovido à sua actual categoria em 1 de Janeiro de 1952.



Alexandre Lopes Cristino — Factor de 3.^a classe de Figueira da Foz. Admitido como servente em 6 de Julho de 1942, foi nomeado aspirante em 1 de Agosto de 1947 e promovido à sua actual categoria em 1 de Abril de 1949.

José Vicente — Operário de 1.^a classe da 10.^a Secção (Régua). Admitido como servente em 26 de Setembro de 1914. (M. D.) Promovido a operário de 2.^a classe em 1927 e a operário de 1.^a classe em 1 de Junho de 1949.



Luzia das Neves — Guarda p. n. do distrito 277 (Palmela). Admitida como guarda de p. n. em 1 de Novembro de 1952.

Anacleto Rodrigues — Assentador do distrito 19/B.A. (Celorico da Beira). Admitido como assentador em 21 Agosto de 1943.



José Gonçalves Mouro — Porteiro de Lisboa-Terreiro do Paço. Admitido como carregador eventual em 1 de Maio de 1924, foi nomeado carregador em 27 de Janeiro de 1927, tendo passagem a porteiro em 1 de Julho de 1927.

Alfredo Pereira Miranda — Carregador de Gaia. Admitido como carregador suplementar em 10 de Dezembro de 1927, foi nomeado carregador em 21 de Abril de 1937.



José Augusto Amorim de Carvalho — Fiel de cais de 1.^a classe de Barreiro. Admitido como carregador eventual em 10 de Dezembro de 1920, foi nomeado carregador em 9 de Julho de 1925 e promovido a conferente em 13 de Março de 1927. Em 1 de Setembro de 1945 foi promovido a fiel de cais de 2.^a classe e em 1 de Janeiro de 1949 foi promovido a fiel de cais de 1.^a classe.

Albano Calheiros Condutor de 1.^a classe de Lisboa. Admitido como carregador em 1 de Maio de 1917, foi promovido a guarda-freios de 3.^a classe em 1 de Março de 1920 e, a guarda-freios de 2.^a classe, em 1 de Abril de 1923. Foi promovido a guarda-freios de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1927, a condutor de 2.^a classe, em 1 de Abril de 1938 e, a condutor de 1.^a classe, em 1 de Maio de 1946.



A maior parte dos distintos Funcionários da C. P. prefere o Calçado «**NEIORK**»

Pela razão simples:

Cómodo — Elegante — Resistente

Fabricante: **J. Ferreira da Silva**

ESCAPÃES — Vila da Feira

Francisco Henriques d'Oliveira
Fábrica de Calçado GUINÉ

FABRICO MANUAL

Telefone, 51 (chamadas)

À VENDA NOS BONS ESTABELECIMENTOS

ESCAPÃES

Vila da Feira

Mais de **865.000**

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

PORTO

Praça da Alegria, 66-A Avenida dos Aliados, 152

MATERIAL FERROVIÁRIO

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.^A, L.^{DA}

Agentes de Navegação Marítima e Aérea

Rua do Alecrim, 12-A LISBOA

Telefone: 3 4331

S u m á r i o

Boas Festas

No mundo da máquina solar, pelo Dr. Élio Cardoso

A Eurofima — Sociedade de Financiamento de Material ferroviário — está constituída

Electrificação dos nossos Caminhos de Ferro

A Conferência Europeia de Horários em Wiesbaden

Trabalhos da Divisão de Via e Obras

Novidades ferroviárias

Talvez não saiba que..., por José Júlio Moreira
O Russo, por Guerra Maio

A Excursão a Paris dos Ferroviários Portugueses, por Alberto da Silva Viana

Perguntas e respostas

Regulamentação dispersa

Dos Jornais

Lá por fora

Excursão a Portugal dos Alunos do Curso Superior de Aprendizagem da S N C F

Noticiário diverso

Bom humor...

Despedidas e Agradecimentos

Pessoal



NA CAPA: Natal Ferroviário — Desenho de Violante Aguiar



Fábrica de Calçado
Duro, Lda.

Telefone 87

Apartado 9

S. João da Madeira

O calçado que se impõe pela sua resistência e fabrico



Não esqueça que o calçado **HERÓICO** é o preferido pelas pessoas de bom gosto.
À venda nos Armazéns de Viveres da C. P.

Fabricante:
MANUEL ALVES RIBEIRO
FIÃES — Telefone 38



O Telefone ERICSSON ao serviço dos Caminhos de Ferro

SOCIEDADE ERICSSON DE PORTUGAL, LDA.
RUA FILIPE VOLQUE, 1, 1.º - LISBOA
Telef. 1 (P. D. C. - 2 linhas) - 57903 - Teleg. 1 Ericsson

Sociedades Reunidas de Fabricações Metálicas, L.ª

«**SOREFAME**»

Sede e Gabinete de Estudos: AMADORA-Portugal

Fábricas { AMADORA — PORTUGAL
LOBITO — PROVÍNCIA DE ANGOLA — PORTUGAL

CONSTRUÇÕES METALO-MECANICAS

MATERIAL CIRCULANTE PARA

CAMINHOS DE FERRO

em aço normal ou aço inoxidável

sistema BUDD

FORNECEDORES DOS CAMINHOS DE FERRO

de **ANGOLA e MOÇAMBIQUE**

Material para Equipamentos Hidráulicos

CONDUTAS FORÇADAS

Reservatórios e Estruturas Metálicas

Material para Refinarias de Petróleo

PONTES E PÓRTICOS ROLANTES

Transbordadores

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**

S. João da Madeira

Fábrica de Calçado PRIMAX

DE **A. Oliveira Gomes**

ARRIFANA V.V. Tel. 404

PRIMAX — Símbolo de resistência e distinção.

PRIMAX — Um dos maiores fornecedores da
**COMPANHIA DOS CAMINHOS DE
FERRO PORTUGUESES.**

PRIMAX — Fornece as melhores Sapatarias
do Continente, Ilhas e África.

PRIMAX — PRIMAX — PRIMAX

Satisfaz o mais exigente



Senhores funcionários da C. P.
e da Sociedade Estoril

Sempre que estejam interessados em
adquirir

OCULOS OU LENTES

devem preferir a nossa casa porque:

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

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