

«HERCULES»

DIESEL

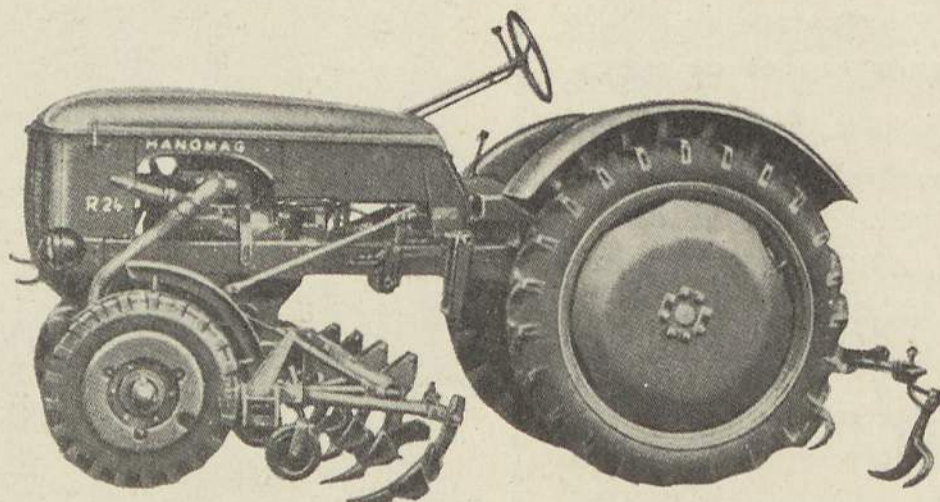
ACESSÓRIOS PARA MOTORES
MOTORES PARA TRANSPORTE

BOMBAS DE INJEÇÃO

INJECTORES E ACESSÓRIOS
para todos os tipos DIESEL

OFICINA DIESEL ESPECIALIZADA

TRACTORES
«HANOMAG»
de 12 a 90 HP.
RODAS
— ou —
RASTO CONTÍNUO



Modelos especiais
«HANOMAG»
para
Obras de Construção
e Nivelamentos

Novo modelo R. 24, revolucionário
pelas invulgares características

SOCIEDADE INDUSTRIAL AGRO-REPARADORA, LDA.

AVENIDA ALMIRANTE REIS, 80-B — 80-E

Telef. 52360 — 53135 — 55354

L I S B O A

Telegr.: AGROPEÇAS

Sociedades Reunidas de Fabricações Metálicas, L.^{da}

«SOREFAME»

Sede e Gabinete de Estudos: AMADORA-Portugal

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

CONSTRUÇÕES METALO-MECÂNICAS

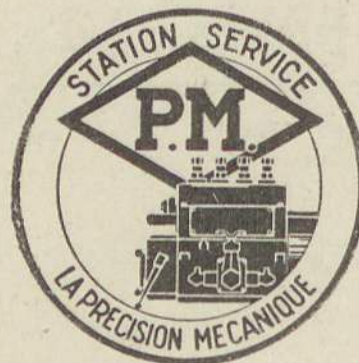
MATERIAL CIRCUULANTE PARA
CAMINHOS DE FERRO

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



«La Précision
Mécanique»

PARIS

MATERIAL DE INJEÇÃO
BOMBAS COMPLETAS
ELEMENTOS, VÁLVULAS
INJECTORES, BOMBAS
DE ALIMENTAÇÃO, ETC.

Representantes:

Garagem Central, Lda.

SERVIÇO E VENDAS

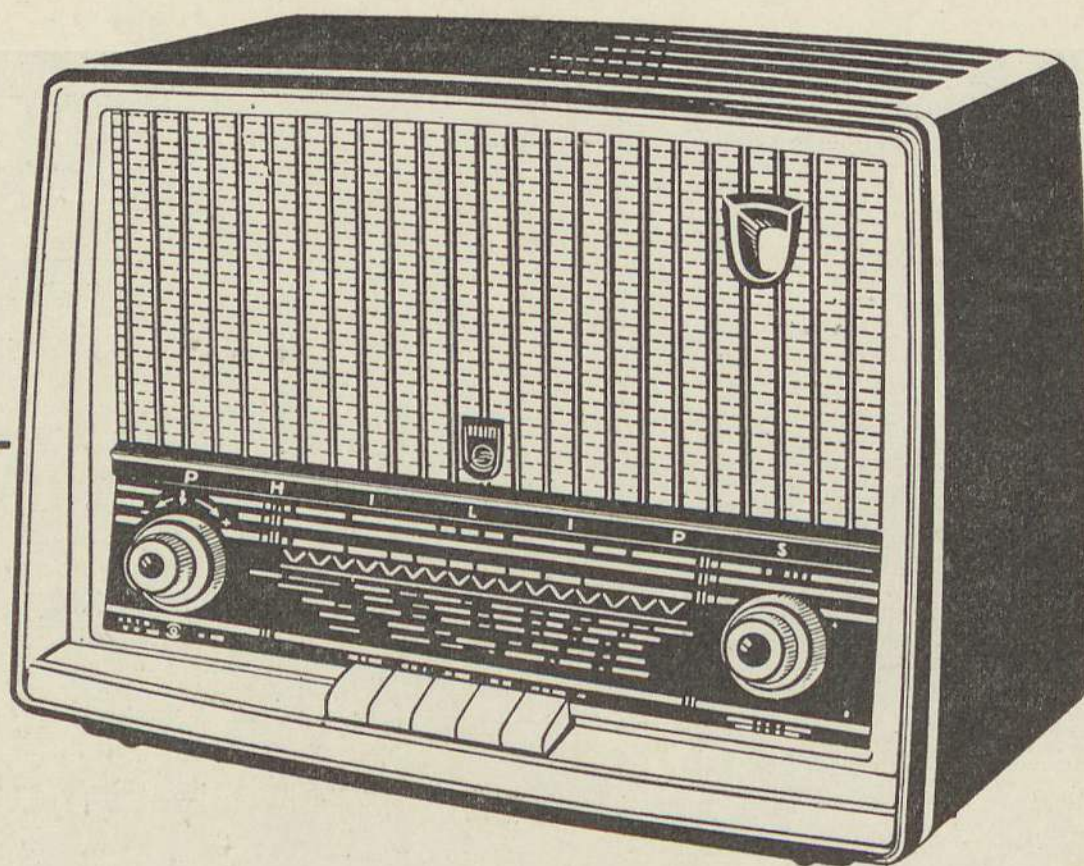
Largo da Anunciada, 17
Tels. 2 7634 / 3 68949

L I S B O A

BOLETIM DA C.P.



OIÇA UM
PHILIPS
1957



GRANDES FACILIDADES DE PAGAMENTO
A TODOS OS FERROVIÁRIOS

PRESTAÇÕES MENSAIS
DESDE 55\$00

AGENTE OFICIAL PHILIPS

CASA EROL

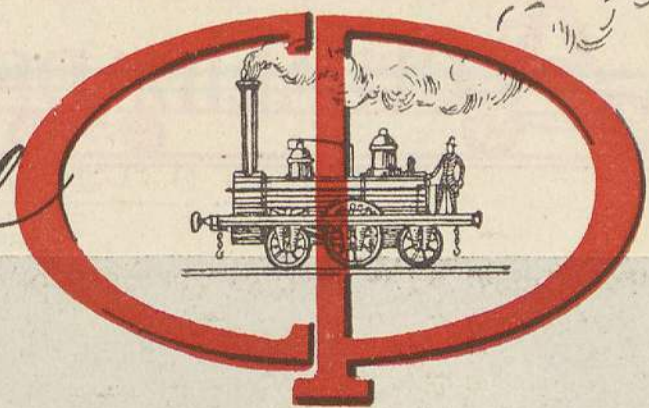
RUA DOS BACALHOEIROS, 123 — TELEF. 2 59 72

LISBOA



A MARCA MAIS VENDIDA NO MUNDO

Dissonância



N.º 334 ■ ABRIL 1957 ■ ANO 29.º ■ PREÇO 2\$50

DIRECTOR: ENG.º ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

FUNDADOR: ENG. ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES

Propriedade da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses / Estação de Santa Apolónia / Lisboa

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» — R. da Horta Seca, 7 — Tel. 20158 — Lisboa

GLORIFICAÇÃO DE UMA ALIANÇA

A VISITA A PORTUGAL DA RAINHA ISABEL DE INGLATERRA



visita da Rainha Isabel II de Inglaterra a Portugal foi um acontecimento de muito extraordinário significado que bem constituiu mais um marco miliário a consagrar a actual política externa do

nosso governo. Para além da emoção e indescrível entusiasmo que a simpatia pessoal da graciosa Soberana em todos nós causou, o povo português glorificou a aliança multi-secular luso-britânica — de que a régia visita foi garantia segura de continuidade e fortalecimento.

Como afirmou S. M., o entendimento e o apoio de Portugal tem sido fonte de força e de satisfação para a Inglaterra, brilhando a velha aliança de seiscentos anos como um exemplo de constância que bem pode, nos conturbados tempos que atravessamos, encorajar outros países.

Por toda a parte, em todos os organismos singulares ou colectivos, foram inequivocas as manifestações de júbilo e simpatia produzida pela visita real. Também na C.P.,

o Conselho de Administração da Companhia, por proposta do seu Presidente, resolveu exarar, na acta de uma das suas sessões, um voto de congratulação pelo êxito da visita real a Portugal — voto a que se associaram o Conselho Fiscal, Director-Geral e Secretário-Geral.

A coroar o período festivo que o País viveu, outro acontecimento, gratíssimo ao coração de todos nós, se verificou: a brilhante e muito honrosa vitória alcançada por Portugal com a rejeição, pela Assembleia Geral da Organização das Nações Unidas, da iníqua proposta de ingerência estrangeira nos actos da soberania portuguesa, apresentada pela Comissão de Curadorias relativamente aos nossos territórios ultramarinos.

Hemos de reconhecer que estes dois acontecimentos, altamente relevantes para a história e prestígio do País, são corolário directo da decidida e sã política do Governo de Salazar que, de modo assaz nobilitante, tem granjeado para Portugal a consideração e o respeito de todas as Nações civilizadas e livres do Mundo.



Conforme em número anterior já noticiámos, a Administração da C. P. ofereceu aos ferroviários de Lisboa e Porto, uma sessão cinematográfica para apresentação, conjuntamente com outros, do documentário «Cem anos de Caminhos de Ferro». Em cima, o Ministro das Comunicações, Senhor General Gomes de Araújo ao chegar ao cinema Império, em Lisboa. Em baixo, um aspecto da assistência, no cinema Águia de Ouro, no Porto



«Eu gosto mais de Chaves!...»

Por ANTÓNIO RODRIGUES COUTINHO

Inspector de Receitas de 2.^a Classe

EU tenho que o sentimento bairrista e apego ao torrão natal é dos mais fortes e dos mais fundos, dos mais íntimos e dos mais vincados que dominam o homem. É este nobre sentimento que fundamenta as famílias, que estrutura as pátrias, que cria os agrupamentos étnicos.

Triste daquele que nasceu em ruim ninho, pois dificilmente procurará outro melhor,

dobras da serra distante, era muito mais linda ainda do que Lisboa.

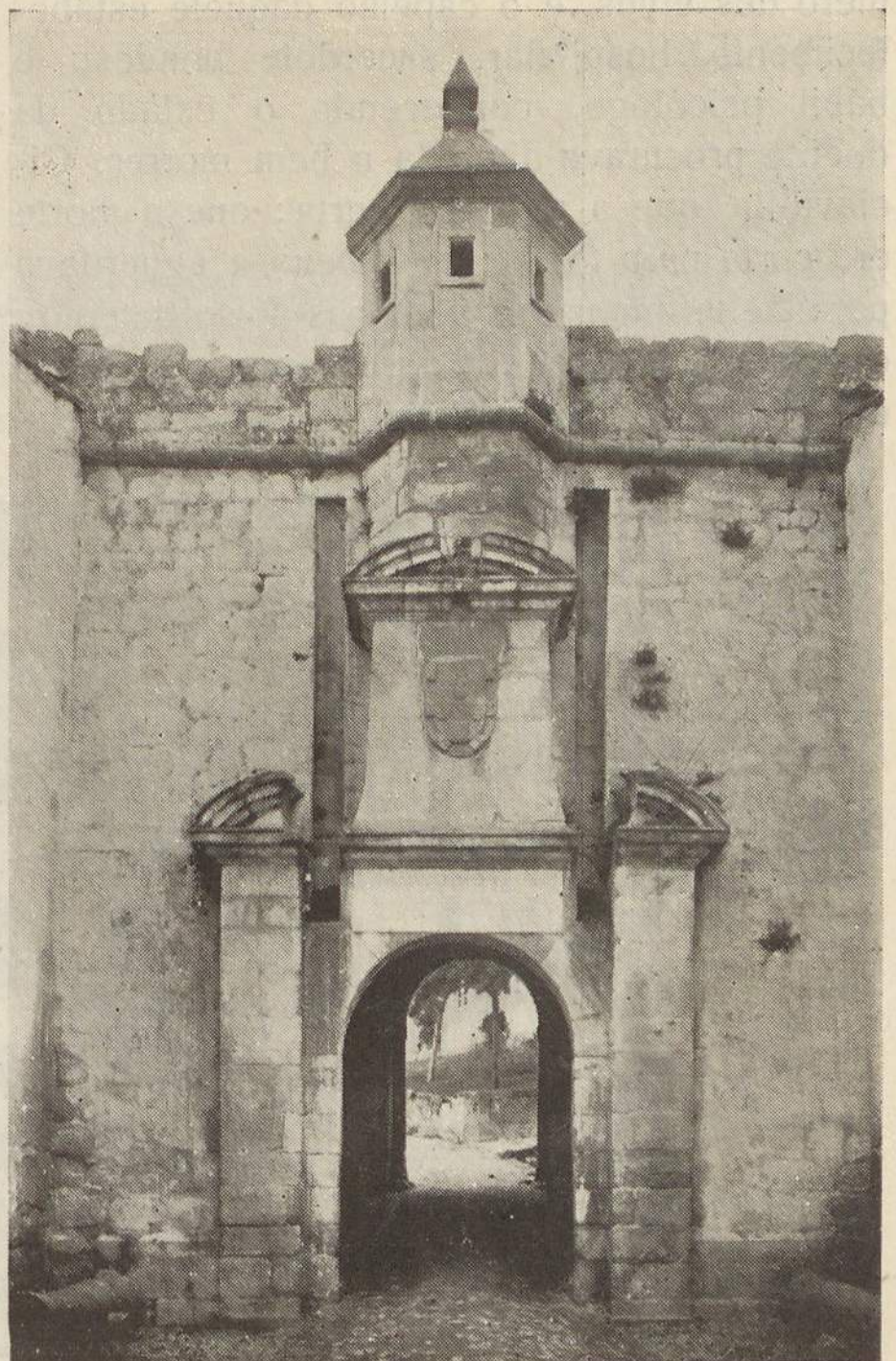
Este assunto daria margem para largas divagações, sobretudo matéria para alicerçar o pedido para se dispensar todo o carinho às aldeias da nossa Pátria, atribuindo-lhes um melhor nível social, dotando-as de melhoramentos materiais de certo valor, de modo a fixar nelas o indígena desconsolado. Apesar das Casas do Povo, realização simpática sem dúvida, a fuga para as cidades ainda se opera no dia a dia, porque nos grandes centros a vida tem mais encantos e, regra geral, é mais fácil sob todos os aspectos.

Fixar o homem à terra é um imperativo



O pelourinho de Chaves encimado pela esfera armilar de D. Manuel I é dos mais belos do País

mais lindo, mais acolhedor que o seu. É a história daquele homenzinho que encontrava muito linda a nossa capital mas — dizia ele — a sua terra natal, a Gralheira, perdida nas



CHAVES — Entrada do Forte do Rosário

mas, para isso, há que dotar as nossas aldeias com elementos capazes de operar essa fixação, como sejam habitações condignas, águas com fartura, locais de recreio, bons caminhos, etc., etc.

* * *

Mas eu, afinal, não lancei mão da pena desta vez para me ocupar de assuntos sérios ou maçudos mas, tão somente, para relatar um facto verídico que ocorreu num hospital da capital do norte e que me foi contado há tempos, por um médico amigo. Tal coisa vem comprovar o meu ponto de vista de que o sentimento bairrista se revela vincadamente em todas as pessoas, mesmo incultas. Além disso, uma anedotazinha, simples e ingénua, não faz mal a ninguém, antes pelo contrário. Desopila o fígado... e faz sorrir.

Mas, vamos lá:

Numa enfermaria de um hospital do Porto, penava, sem esperanças do corpo clínico a salvar, uma mulherzinha de Chaves. O seu mal era dos que não perdoava. Estava assim, para breve, condenada a desaparecer do número dos vivos, e o capelão daquele estabelecimento hospitalar, sacerdote bondoso e hábil psicólogo, conhecendo o estado da doente procurava ajudá-la a bem morrer. Ci-ciava-lhe que a vida era curta; que a morte era certa para todos; que Deus a aguardava para lhe terminar com as penas do sofrimento; que a eternidade era a suprema ventura. E descrevia-lhe com as mais lindas cores que

podia imaginar, o Céu, para onde ela iria, decerto. Que nada receasse, pois. A mansão celeste era o fim de todos os males, de todas as desditas, de todos os infortúnios. Era a Bem-Aventura.

A mulherzinha, porém, não obstante ser já velhota, e não ter bens materiais neste mundo, não se dava por convencida. Mostrava não ter pressa para ir para tão lindo lugar, apesar de ser o Paraíso. Preferia, a tudo, o viver.

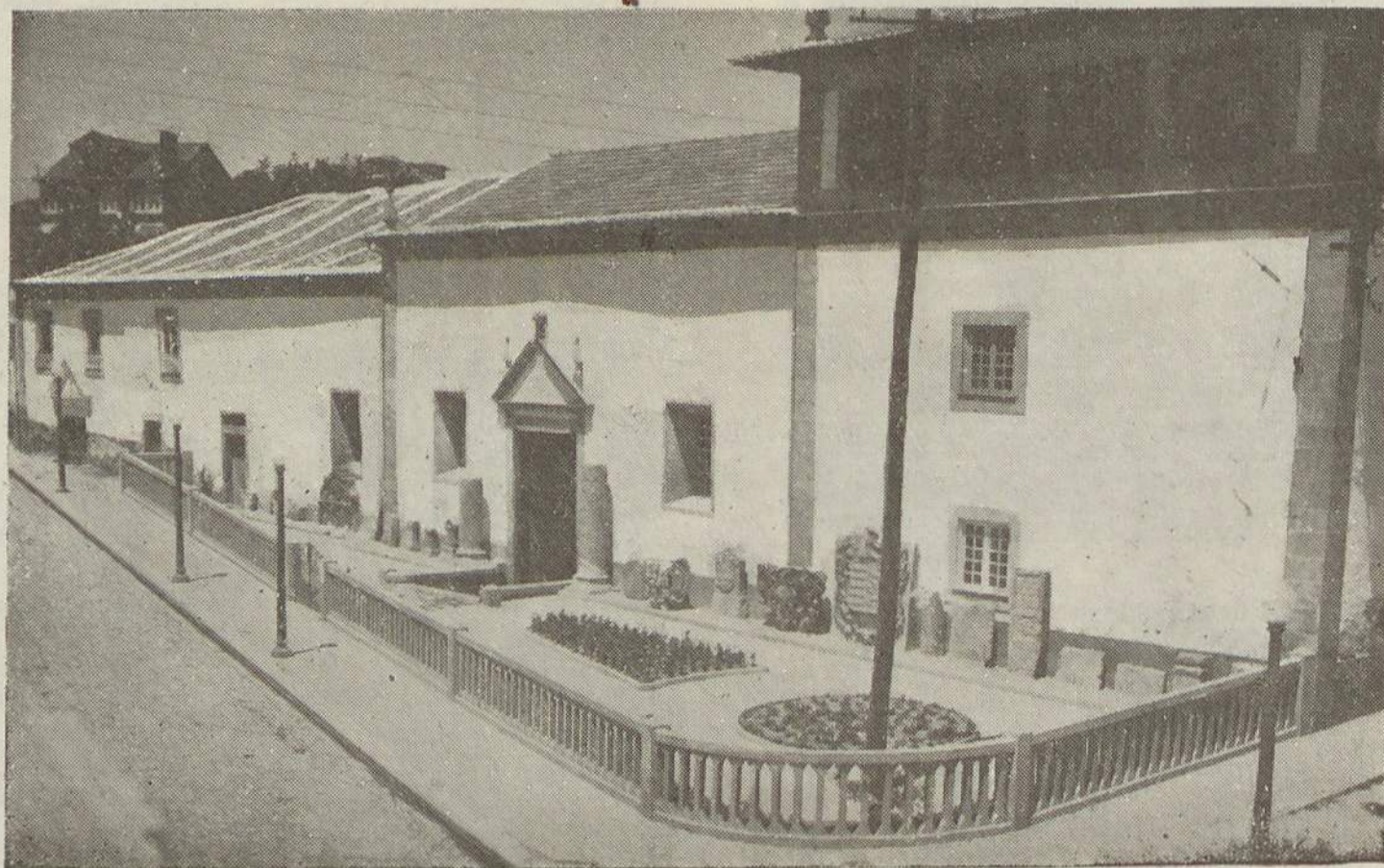
O bom do padre é que não desanimava. Nas suas palavras piedosas ia a manifestação da sua boa alma, a concretização do seu sentimento fraterno, verdadeiramente cristão. Insistia nas suas descrições, pintando-lhe cada vez mais lindo o Céu e os seus encantos, e afirmando-lhe veementemente que ela havia de gostar, pela certa.

A velhota é que, já farta de o ouvir e nada entusiasmada com as delícias que lhe eram prometidas, respondeu num desabafo, onde ia toda a sua saudade, todo o amor à terra onde nasceu e onde viveu muitos anos:

— Sim, Padre. O Céu será muito lindo mas... eu gosto mais de Chaves!...

* * *

E a flaviense mulher, no transe doloroso do seu passamento, dirigiu decerto todo o seu espírito, toda a sua alma, toda a sua saudade, para a veiga famosa que o Tâmega banha, e as águas sulfúreas aquecem...



CHAVES — Fachada principal do Museu Regional

Renovação das Pontes da Linha da Beira Alta

Pelo Eng.º OSCAR AMORIM

Da Divisão de Via e Obras

III — PONTE DO CRIZ

O Prof. Eng.º Vicente Ferreira, a quem foram confiados os primeiros estudos de reforço dos viadutos metálicos desta linha, tinha, em 1915, concluído os referentes às pontes das Várzeas e ao grupo Côa — Criz.

Os estudos teóricos foram comparados com estudos experimentais, feitos ainda naquele ano.

Na auscultação, então levada a efeito, mediram-se as flechas estáticas e dinâmicas, sob a acção do comboio de cargas tipo e das circulações normais de então.

Para a medição das flechas usaram-se flexímetros tipo «Richard»; para a apreciação das deformações locais, foram utilizados extensómetros mecânicos «Manet-Rabut».

Esta auscultação foi completada, ensaiando barretas saídas das diagonais das vigas principais.

Os ensaios foram executados em Lisboa, no «Laboratório do I. S.T.», e, em Paris, no «Laboratoire d'Essais Mécaniques, physiques, chimiques e machines — Conservatoire National des Arts et Métiers».

Se bem que se verificassem certas divergências entre os resultados registados nos dois laboratórios, de uma maneira geral concluiu-se que:

«A carga de rotura é igual ou ligeiramente superior ao limite indicado no regulamento (34 kg / mm²), mas o alongamento é sempre inferior.

Ferro de medíocre qualidade e um pouco palhento.

Alongamento e estrição pequenos».

Em face de tais estudos, que, pelo pouco que deixamos exposto, se vê terem sido muito completos e laboriosos, concluiu aquele Professor a respeito da ponte do Criz:

«A ponte está em boas condições de resistência para as cargas do comboio tipo regulamentar.

Constata-se nesta ponte a existência de valores locais, bastante elevados nas diagonais, o que indica a necessidade de uma constante vigilância para as respectivas ligações».

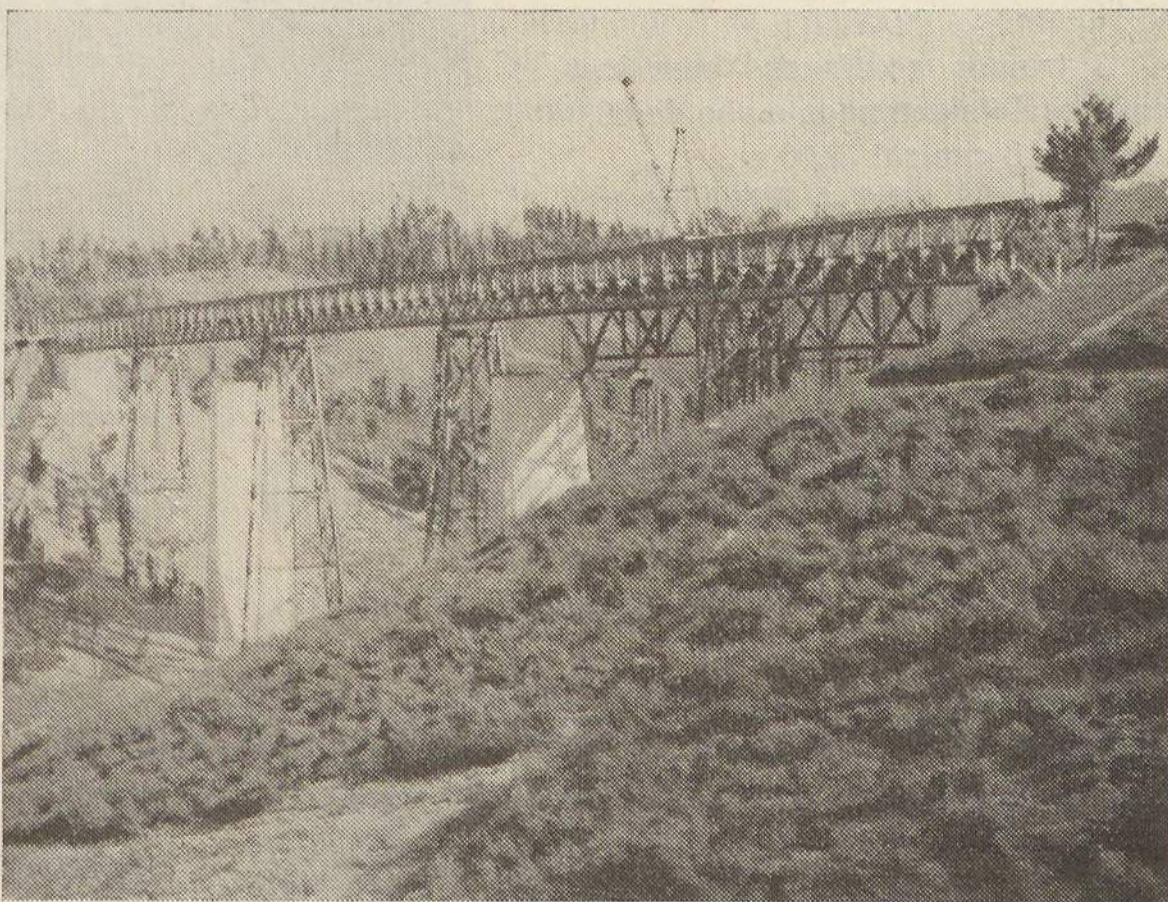
É esta a ponte que em 3 de Dezembro de 1956 foi substituída.

Esta ponte desde a data do relatório citado (1915), até 3 de Dezembro de 1956 preocupou e foi objecto de especial vigilância dos Serviços por ela responsáveis, quer da extinta B. A. quer das Obras Metálicas da C. P.

Devemos notar a proficiência de tais Serviços, que durante quarenta e um anos, com as condições de cargas rolantes e suas velocidades a evoluírem constantemente, embora com máximos fixados, conseguiram ser sentinelas bem atentas, atravessando-os sem termos a assinalar o menor percalço.

* * *

A ponte do Criz — n.º 5 no plano de renovação



A antiga ponte do Criz. Os novos pilares de betão já construídos

— constitui com as n.º 4 — Breda — e N.º 6 — Dão, — um grupo diferente das outras três, N.º 1 — Várzeas, — N.º 2 — Milijoso — e N.º 3 — Trezói.

As N.ºs 1, 2 e 3 assentam sobre pilares metálicos; as N.ºs 4, 5 e 6 sobre pilares de betão simples.

Tal solução foi adoptada porque, estando projectada uma barragem próxima da foz do rio Dão, barragem de Ova, as zonas em que elas se situam ficarão inundadas, e portanto a solução de pilares metálicos em parte submersos, é condenada.

* * *

A ripagem desta ponte decorreu com toda a normalidade, tendo assistido a ela entré outros engenheiros, além dos que intervêm nos trabalhos, os Eng.^{os} Jaime Martins e F. Gavicho, Chefes dos Serviços de Estudos e de Via da C. P., Engenheiro João da Costa Couvreur, Chefe do Serviço de Pontes da J. A. E. Eng.^o Obering Sedlarek do Bureau de Estudos da Krupp e Engenheiro Pereira Zagalo, empreiteiro da ponte da Arrábida a construir no Porto.

* * *

Como referimos nas resenhas anteriores, continuamos a obedecer ao mesmo plano de trabalhos dividido em três escalões.

O 1.^o, já sabemos, foi totalmente realizado no ano de 1954 — resta-nos referir aos 2.^o e 3.^o para esta ponte.

PONTE N.^o 5 — CRIZ — ao km. 81,070 — B. A. CARACTERÍSTICAS DA PONTE ANTIGA

5 tramos contínuos, metálicos, tendo os extremos o vão de 35 metros e os 3 centrais 45,50 m.

Extensão total — 207 metros.

Pilares metálicos, 2 com cerca de 20,30 m. de altura e os 2 centrais com 33,74 m.

CARACTERÍSTICAS DA NOVA PONTE

3 tramos contínuos, metálicos, tendo os dois extremos o vão de 60,00 metros e o central 72,00 m.

Extensão total — 192,00 metros.

2 pilares em betão simples com uma elevação de 28,370 m. e base em média de 5,00 m.

2.^o ESCALÃO — 1.^a Fase (trabalhos executados pela C. P.)

a) — Terraplenagens, fundações, bases de cavaletes de montagem e desmontagem.

Construção de novos encontros e pilares em betão.

Tornou-se necessário construir à frente dos encontros existentes, novos encontros em betão.

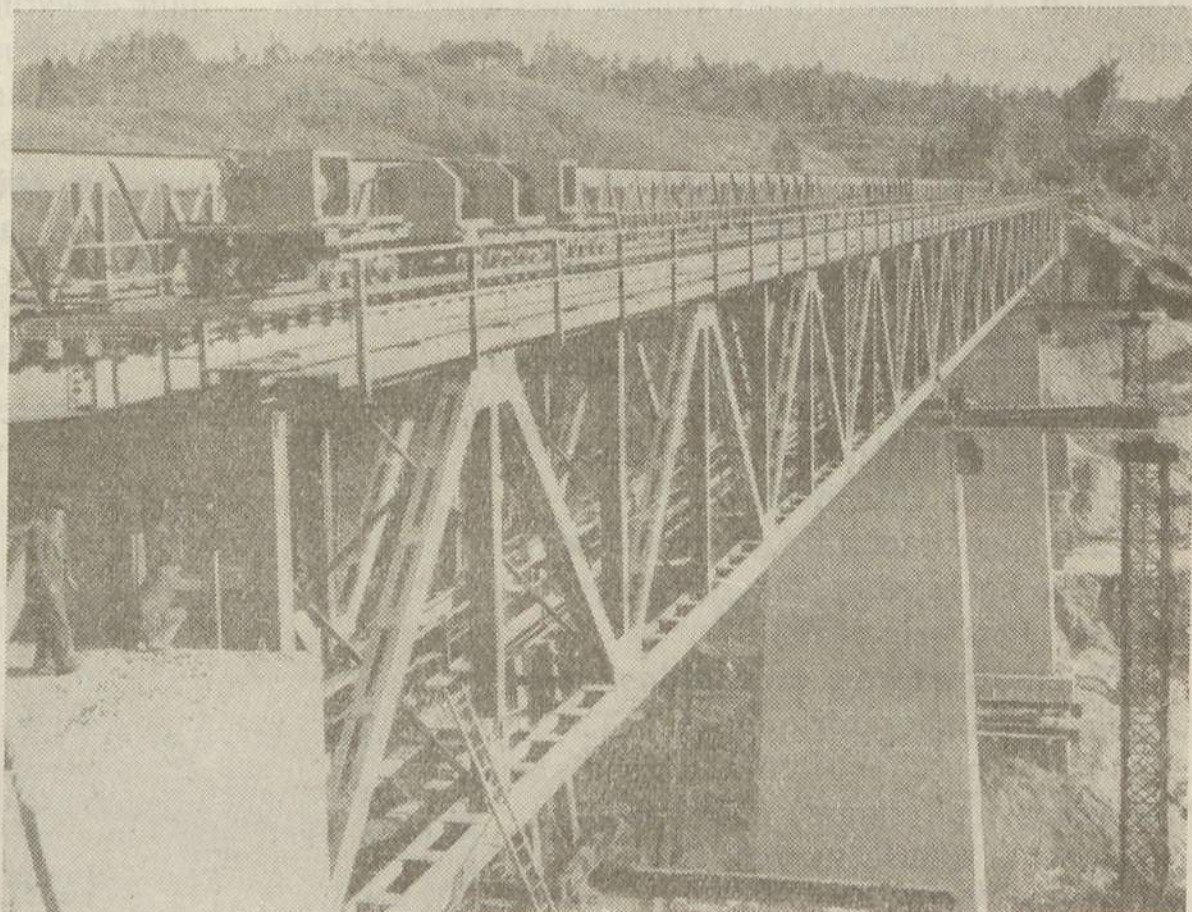
Tal trabalho foi bastante volumoso e principalmente delicado pois não era recomendável uma escavação contínua mas sim por fatias, que alternadamente eram escavadas e cheias, com a preocupação de não descalçar os encontros antigos então suportando a ponte em serviço.

A execução dos pilares, proporcionados pelo Serviço de Estudos, que conseguiu aliar às condições impostas pela estabilidade e resistência de materiais uma elegante esbelteza, tiveram que ser, devido à sua grande altura, objecto de especiais cuidados nos processos de betonagem, mas também de nivelamento e alinhamento durante aquela.

A betonagem foi executada por anéis sucessivos de 2,60 m. de altura.

Para se dar uma ideia do volume dos trabalhos, indicamos os mais importantes.

OBRA	TRABALHOS				
	Esca- vação	Betão 250 kgs	Betão 300 kgs	Rebo- cos	Caia- ção
Encontros:					
Lado Pampilhosa . . .	733 mc	793 mc	10 mc	101 mq	200 mq
Lado Vilar Formoso .	773 mc	751 mc	11 mc	106 mq	190 mq
1. ^o Pilar.	907 mc	1440 mc	26 mc	—	690 mq
2. ^o Pilar.	527 mc	1420 mc	26 mc	—	700 mq
Cavaletes de monta- gem e desmontagem .	543 mc	418 mc	—	—	—
Totais.	5483 mc	4822 mc	73 mc	207 mq	1780 mq



Nova Ponte do Criz

A tais volumes de betão, não entrando com as quebras, corresponde ter-se consumido:

Cimento: 1.226.900 kgs aproximadamente 123 vagões de 10 T.

Areia: 1.798 m. c. aproximadamente 360 vagões.

Brita: 3.596 m. c. aproximadamente 720 vagões.

Na realização destes trabalhos e todos os outros de menor volume, ou ainda complementares, utilizaram-se em média 140 operários/dia útil, com o máximo de 260 diários.

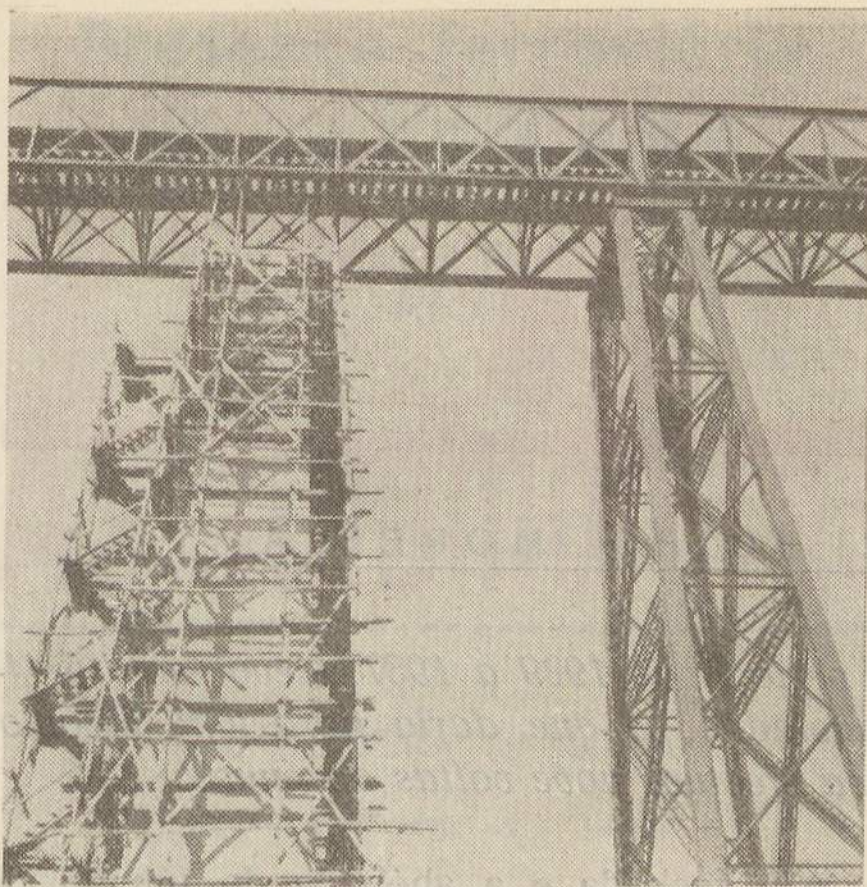
Total de jornais gastos 37.444, dias de trabalho 267.

Os trabalhos foram iniciados em 15 de Novembro de 1955 estando prontos para a ripagem em 31 de Julho de 1956 — continuando contudo os preparatórios da ripagem e post. ripagem.

b) — Trabalhos de soldadura eléctrica executados pela Brig.^a N.^o 1 do Serviço de Obras Metálicas.

— Colocação por soldaduras de 698 esquadros nas longarinas para fixação das travessas.

— Soldadura de 18 juntas de carris sobre a ponte.



PONTE DO CRIZ

Última fase da construção do pilar com 28,370^m de altura

2.º ESCALÃO — 2.ª Fase (executada pelos empreiteiros)

A montagem dos estaleiros foi iniciada em Maio de 1956, a da ponte em 20 de Junho do mesmo ano.

Trabalhos concluídos em 3 de Dezembro de 1956.

Ponte de estrutura metálica, sistema S K R, com tabuleiro superior.

Peso aproximado de 700 T.

3.º ESCALÃO — ripagem e entrada em serviço

Nesta ponte, a ripagem foi executada em duas fases distintas.

1.ª — ripagem da ponte em serviço, executada com auxílio de 6 guinchos: 2 colocados de topo no plano da via, os equilibrantes. Os outros 4 nos pilares da própria ponte.

2.ª — ripagem da nova ponte levada a efeito empregando 4 guinchos colocados na própria ponte; 2 na prumada dos encontros, 2 na dos pilares.

* * *

A via foi cortada às 6 H. do dia 3 de Dezembro de 1956, iniciando-se o trabalho de preparação.

Às 8H-03 m., começou-se a reparar a ponte antiga, operação que estava terminada às 8 H-30 m., demorando assim 27 m.

A ripagem da nova ponte iniciou-se às 9 H-22 m. e foi concluída às 10 H-18 m., demorou portanto 56 m.

* * *

Seguiram-se os trabalhos de alinhamento e abaixamento da nova ponte.

Assentamento dos pontões provisórios sobre os dois encontros.

Refazer a via e restabelecer a circulação — eram 16 H e 15 m.

O primeiro comboio a calcar a nova ponte foi o comboio de serviço X. 6. — às 16H e 55 m.; primeiro de passageiros, o comboio 1.112.

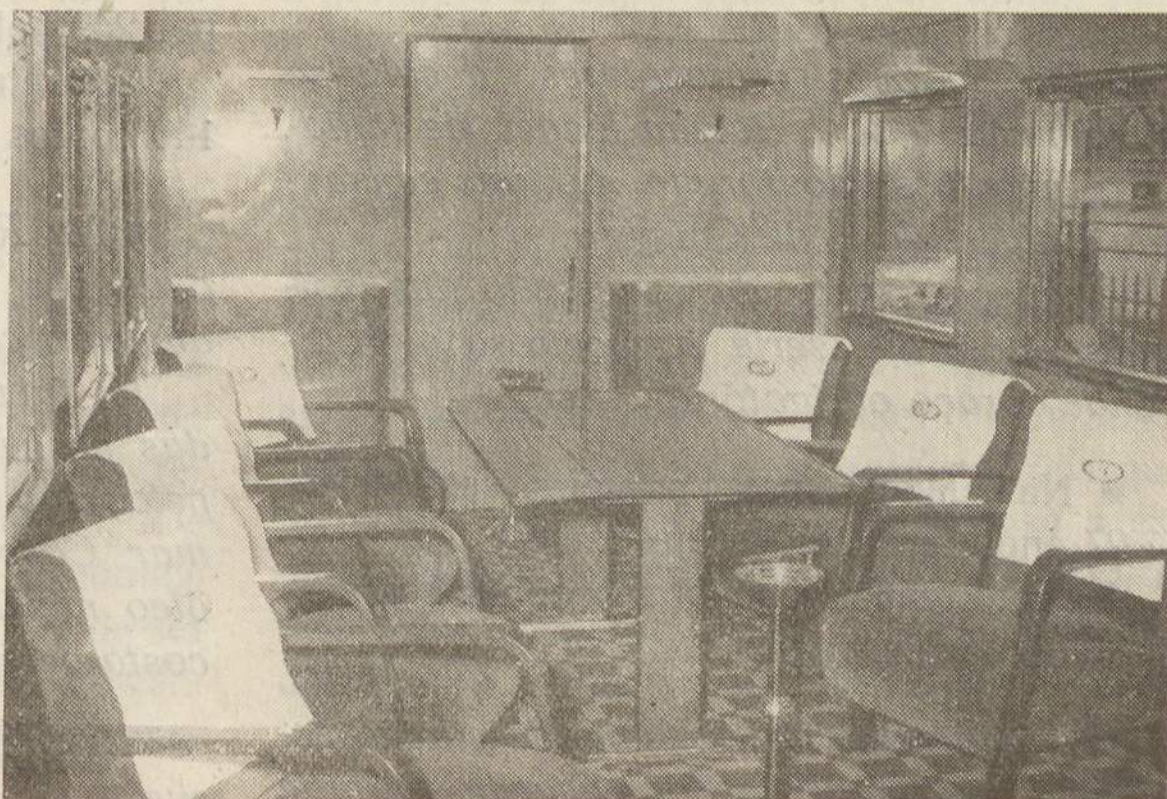
A circulação esteve assim interrompida 10 H e 55 m.

Registam-se menos 5 m. que para a ponte N.º 3 e menos 17 H e 5 m. que para a ponte N.º 2.

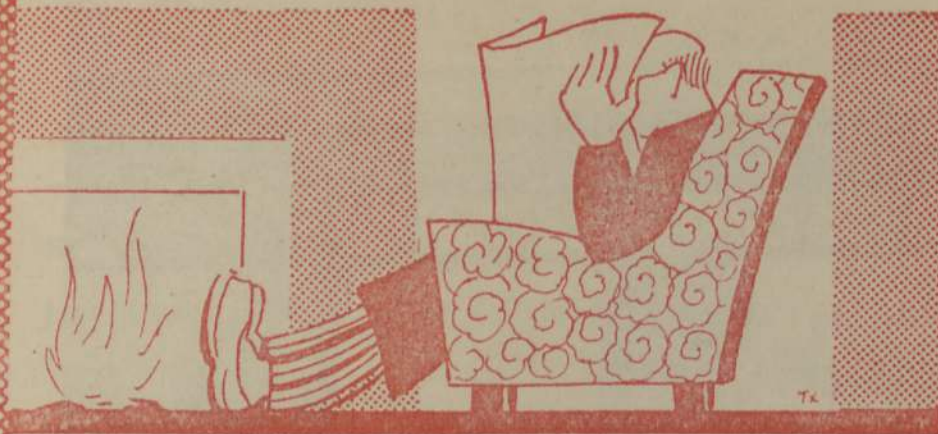
As fotografias mostram algumas fases dos trabalhos.

CARRUAGEM PRESIDENCIAL

As carruagens do comboio presidencial — assim chamado por se destinar ao uso exclusivo do Presidente da República — foram recentemente melhoradas no seu aspecto exterior e interior. Os trabalhos foram levados a cabo nas nossas oficinas de Campolide. Eis o interior dum dos salões.



talvez não saiba que...



Condensado por JOSÉ JÚLIO MOREIRA

■ Os E. U. A. vão proceder à construção de 17 navios de propulsão atómica: 15 submarinos, 1 cruzador e 1 porta-aviões.

■ As experiências efectuadas com o primeiro submarino atómico «Nautilus» deram o seguinte resultado: velocidade de cruzeiro, 20 nós, ou sejam 37.060 metros por hora, em submersão; quilómetros percorridos no mar, sem qualquer avaria, 100 mil!

■ Quando em Lisboa é meio dia, verifica-se em certas cidades a seguinte diferença de horas:

Madrid (Espanha), 12-45 h.; Barcelona (Espanha), 12-35 h.; Bruxelas (Bélgica), 12-54 h.; Paris (França), 12-46 h.; Copenhague (Dinamarca), 13-27 h.; Roma (Itália), 13-28 h.; Berlim (Alemanha), 13-30 h.; Londres (Grã-Bretanha), 13-28 h.; Viena (Áustria), 13-32 h.; Istambul (Turquia), 14-38 h.; Jerusalém (Israel), 14-50 h.; Calcutá (Índia), 18-33 h.; Pequim (China), 20-22 h.; Moscovo (Rússia), 15-00 h.; Rio de Janeiro (Brasil), 9-54 h.; e Nova Iorque (E. U. A.), 7-40 h.

■ Por motivos protocolares, decidiu-se oficialmente que a Rainha Isabel, de Inglaterra, não fosse doutorada «honoris causa», pela Universidade de Coimbra.

É que, no acto da concessão das insígnias doutorais, seria irrespeitoso o tradicional abraço obrigatório.

■ Na Islândia, pela primeira vez, desde há 27 anos, praticou-se um crime.

As autoridades mandaram confiar o assassino aos psiquiatras.

■ A economia no consumo de carvão verificada nas linhas do Sul e Sueste, durante

o período de 1929 a 1937, elevou-se a 5.444 toneladas, o que daria para uma locomotiva efectuar nove voltas ao mundo.

■ A fachada e a abóbada do túmulo de Jesus Cristo, em Jerusalém, ameaçam desmoronar-se, pelo que as comunidades cristãs confiaram os trabalhos de reparação ao francês, Trouvelot, o restaurador do castelo de Vincennes.

É de salientar a recusa de uma proposta de arquitectos ingleses, para que o Santo Sepulcro fosse consolidado por meio de cimento armado.

■ Os médicos das Faculdades de Medicina de Osaka, no Japão, estão a braços com numerosos esquizofrénicos atómicos, ou sejam maníacos de doenças atómicas.

Tais doentes crêem ser vítimas de explosões atómicas. Recusam-se a comer, por suporem absorver alimentos rádio-activos.

■ O consulado soviético de Nova Iorque tem estado a ser guardado, de noite e de dia, por 249 polícias americanos.

Acarreta à municipalidade a despesa de 140 contos por dia.

■ Na Rússia a produção de caviar (x) é cada vez menor, enquanto que na Pérsia aumenta consideravelmente.

O facto explica-se pela intensificação das pesquisas de petróleo levada a efeito pelos soviets, na zona situada ao norte do mar Cáspio. As águas impregnadas deste óleo mineral afugentam os esturjões para a costa persa.

(x) — Caviar — Iguaria composta de ovos salgados de esturção.

Presença ferroviária no ALGARVE

///

As automotoras

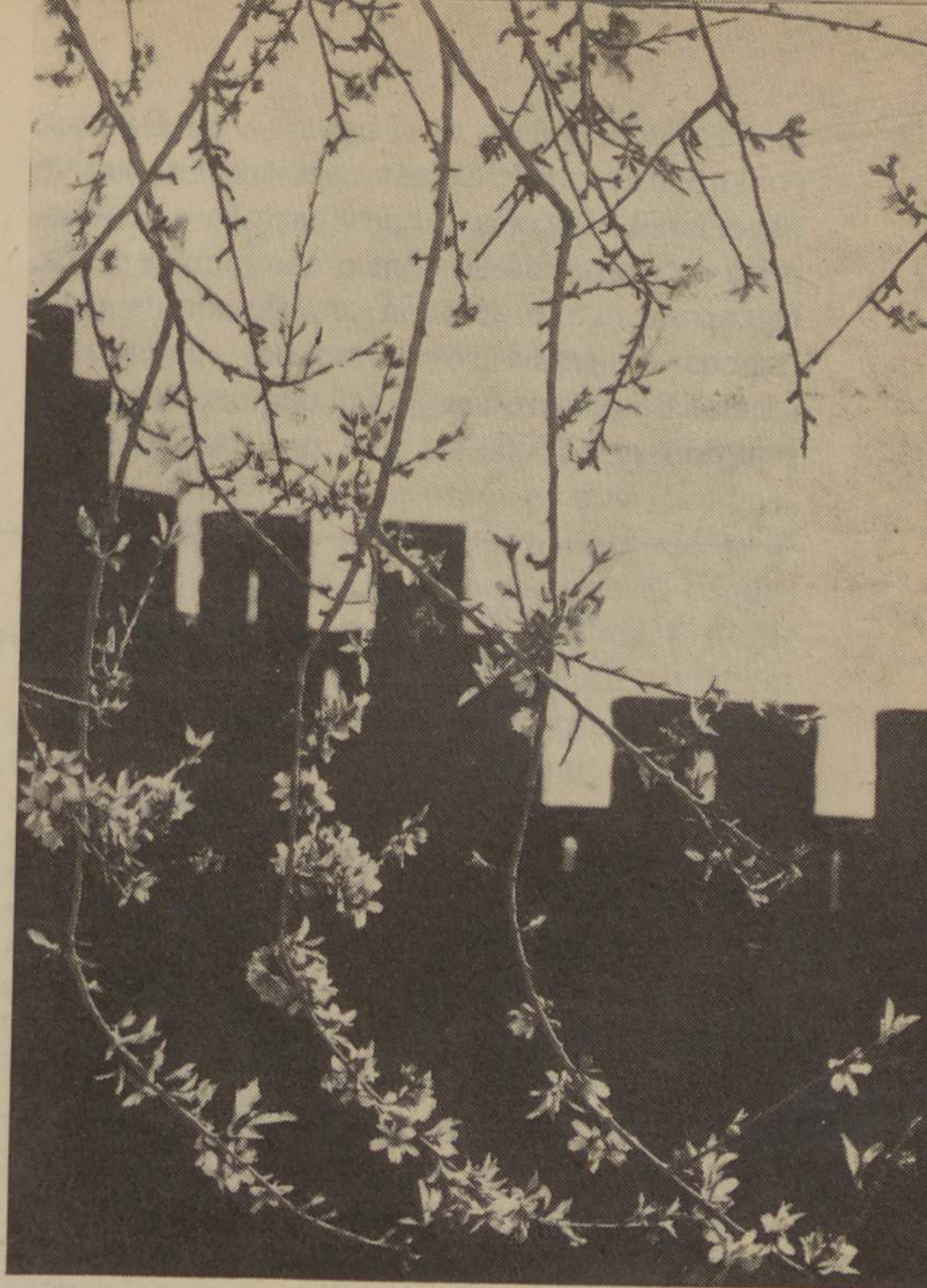
Por OLIVEIRA DA SILVA

Agente de Tráfego de 1.^a Classe

AS automotoras de via larga, de origem sueca, adquiridas pela Companhia em 1947, para serem, de início, postas ao serviço na linha do Oeste, criaram no Algarve uma expectativa demorada, tendo a imprensa regional publicado artigos sucessivos acerca da conveniência de o público algarvio ser servido por esse modernizado meio de transporte. O Algarve estava, de facto, saturado da tracção a vapor e das carruagens antigas que circulavam na linha do litoral e reagia, razoavelmente, contra esse figurino ferroviário que lhe parecia obsoleto.

A vaga de interesse público era tal, que, em 1949, quando fui colocado na 16.^a Secção Comercial, em Faro, tive de conceder uma entrevista ao jornal *O Algarve* acerca do momentoso assunto, limitando-me, porém, por força das restrições do cargo, a transmitir esperanças, enquanto, por via oficial, me ia ocupando do problema em persistentes relações.

O público tinha razão. Embora estivesse servido por carreiras de autocarros em concorrência com o caminho de ferro, mais directa no sotavento do Algarve, nem todo o material empregado nessas carreiras regulares também lhe parecia cómodo. De mal, em parte, com a camionagem, o público apelava para o caminho de ferro, a fim de ser servido por automotoras e aproveitar as vantagens de uma concorrência em moldes modernos e mais activos.



EM SILVES — Uma expressão de vida vegetal renovada sobre as velhas muralhas do Castelo

(Fotografia de Augusto Cabrita)

Se assim era em relação aos interesses dos utentes em geral, também o caminho de ferro tinha de encarar o problema segundo o bem que da sua solução pudesse advir para o prestígio da exploração e, mais ainda, para a sua economia. Mais circulações, a preço de custo menor — e as automotoras serviriam a oferta e a procura. A expectativa tinha estes aspectos. Empresa, de um lado, e público, de outro — as duas forças caminhavam para a consecução de um interesse bipartido.

Só em Novembro de 1954 é que foi possível satisfazer esse interesse. Preparadas, pelos Serviços respectivos, as condições que tornariam mais adequada e proveitosa a exploração das automotoras, com a criação de novas *paragens* ao longo da linha do litoral do Algarve, foram esses modernos veículos lançados em circulações frequentes, entre o apeadeiro de Vila Real de Santo António-Gua-

diana e a estação de Lagos, e vice-versa, constituindo o início desse serviço um motivo espectacular para os algarvios, que o festejaram, reconciliando-se com o caminho de ferro. Decorrido o ano de 1955, os elementos estatísticos apurados revelaram um aumento de receita da ordem dos 2.500 contos, resultado repetido em 1956 — o que mostra a estabili-

dade da procura, como consequência do regular serviço oferecido.

No quadro seguinte figuram as principais estações do litoral do Algarve e expressa-se, em números, a evolução do tráfego de passageiros (com destino a estações de toda a rede ferroviária) depois de inaugurado o serviço de automotoras em 1 de Novembro de 1954:

ESTAÇÕES	1954		1955		1956	
	Bilhetes vendidos	Importâncias	Bilhetes vendidos	Importâncias	Bilhetes vendidos	Importâncias
TUNES	34437	228.200\$00	40881	329.882\$00	44911	346.508\$00
SILVES	47936	308.793\$00	58900	385.601\$00	62524	403.622\$00
PORTIMÃO	69359	798.107\$00	103743	1.010.633\$00	95037	1 022.876\$00
LAGOS	42126	442.235\$00	56178	540.338\$00	57509	570.125\$00
ALBUFEIRA	20908	267.858\$00	29504	340.874\$00	29480	352.523\$00
LOULÉ	19888	427.859\$00	26640	492.742\$00	27122	500.456\$00
FARO	88821	1.445.954\$00	138944	1.848.738\$00	139772	1 909.927\$00
OLHÃO	78002	729.300\$00	135376	987.156\$00	136772	1 045.174\$00
TAVIRA	37189	576.028\$00	66176	608.994\$00	63312	616.529\$00
VILA REAL DE SANTO ANTONIO	11324	155.335\$00	14587	196.605\$00	16907	230.750\$00

Tendo sido, como já se disse, criadas numerosas *paragens*, além dos apeadeiros que já havia, sem venda de bilhetes, as cobranças efectuadas em trânsito pelos revisores quadruplicaram-se, passando a atingir seiscentos contos anuais.

No quadro atrás citam-se estações; mas há no Algarve um apeadeiro que, em receita proveniente da venda de bilhetes, sobreleva algumas delas: é o de Vila Real de Santo

António-Guadiana, construído junto ao posto fronteiriço, nos domínios da Junta Autónoma dos Portos do Sotavento do Algarve, e que serve ao mesmo tempo o tráfego internacional e o centro comercial da vila pombalina — já que a estação de Vila Real de Santo António se situou em lugar mais distante.

Eis o seu movimento, acentuadamente progressivo:

1954		1955		1956	
Bilhetes vendidos	Importância	Bilhetes vendidos	Importância	Bilhetes vendidos	Importância
18.249	363.532\$00	40481	546.452\$00	43171	605.824\$00

A consagração deste apeadeiro está no confronto do seu movimento de passageiros com o da estação de Vila Real de Santo António. Reconhecida a sua utilidade pública, a que as automotoras deram muito maior expressão —, a Companhia, depois de obter a participação do Estado, resolveu substituir o pequeno pavilhão ali colocado provisoriamente para venda de bilhetes por edifício amplo de alvenaria, com todos os requisitos

modernos. Inaugurar-se-á em data próxima.

* * *

Bem servido pelas automotoras na sua linha do litoral, o Algarve tem, no entanto, outra aspiração: julga-se longe de Lisboa, mas quer vencer depressa a distância e ligar-se à capital do País num salto que dê para ida e regresso no mesmo dia. Esta ideia tomou vulto desde que a Companhia adquiriu automotoras de tipo adaptável a circula-



Chegada s Faro de uma automotora rápida,
vinda de Vila Real de Santo António

ções rápidas e a correntes de tráfego limitadas. A linha do Sado, cujo traçado encurta a distância entre os pontos extremos do percurso terrestre (Vila Real de Santo António-Barreiro), indica-se naturalmente como a mais favorável a esse desígnio. À data a que escrevo este artigo, tendo já sido efectuadas duas marchas de automotoras suecas, uma no sentido Barreiro-Vila Real de Santo António e a outra no sentido inverso, para averiguação do comportamento destes veículos em face da velocidade comercial exigível (cerca de 70 km/hora), projecta-se inaugurar este novo serviço em dia muito próximo.

A realização diária do chamado *rápido* do Algarve é mais uma aspiração algarvia, mas, neste caso, o problema só pode resolver-se, segundo a experiência, pela opção de um destes princípios: ou a Empresa perde para servir um interesse público insuficiente em mais de seis meses de cada ano ou é o público que tem de perder por incapacidade de criar correntes de tráfego compensadoras para a Empresa. Com efeito, o *rápido* do Algarve é bem aproveitado na época balnear, mas, antes e depois dessa época, só nas datas festivas, em que se deslocam grandes massas, é que consegue justificar plenamente a sua circulação em dias seguidos.

* * *

Apesar de desfavorecido no escalonamento

dos valores demográficos portugueses por regiões administrativamente delimitadas, o Algarve é uma grande província. No apreço em que tenhamos as suas belezas naturais está a extensão da sua grandeza — e esse apreço tem de ser elevado como é justo. As praias juntam-se às planícies, aos montes e às serras — e tudo isso, na união do mar com a inflorescência das árvores e dos campos, ameniza o clima, raramente perturbado pelo *suão*. Mais hotéis, mais pensões — e esquecer-nos-íamos do que, entre Lisboa e o Algarve, se mete o Baixo Alentejo e a viagem se torna soporífica. Iríamos sempre despertos, supondo que teríamos facilmente onde descansar após a chegada.

O que, em matéria de transportes, o Algarve já deve ao Caminho de Ferro, nas suas relações com o turismo, satisfaz a necessidade de ajudar essa província a descobrir-se a si mesma. Só assim o turismo poderá ser uma das grandes indústrias do Algarve. Se as automotoras têm lá, no litoral, bom aproveitamento em todo o ano, é porque, pela sua vida interior, o Algarve parece ser (mas não é) o grande isolado do sul do País. Portugal e os Algarves, isso não — isso foi chão que deu uvas. O Algarve é Portugal. Merece o carinho de Lisboa.

A C. P. já respondeu por si, dizendo — **— PRESENTE !**

Os factos o demonstram.



O «rápido» do Algarve vai partir de Faro

UMA EXCURSÃO A LAFÕES

Por GUERRA MAIO

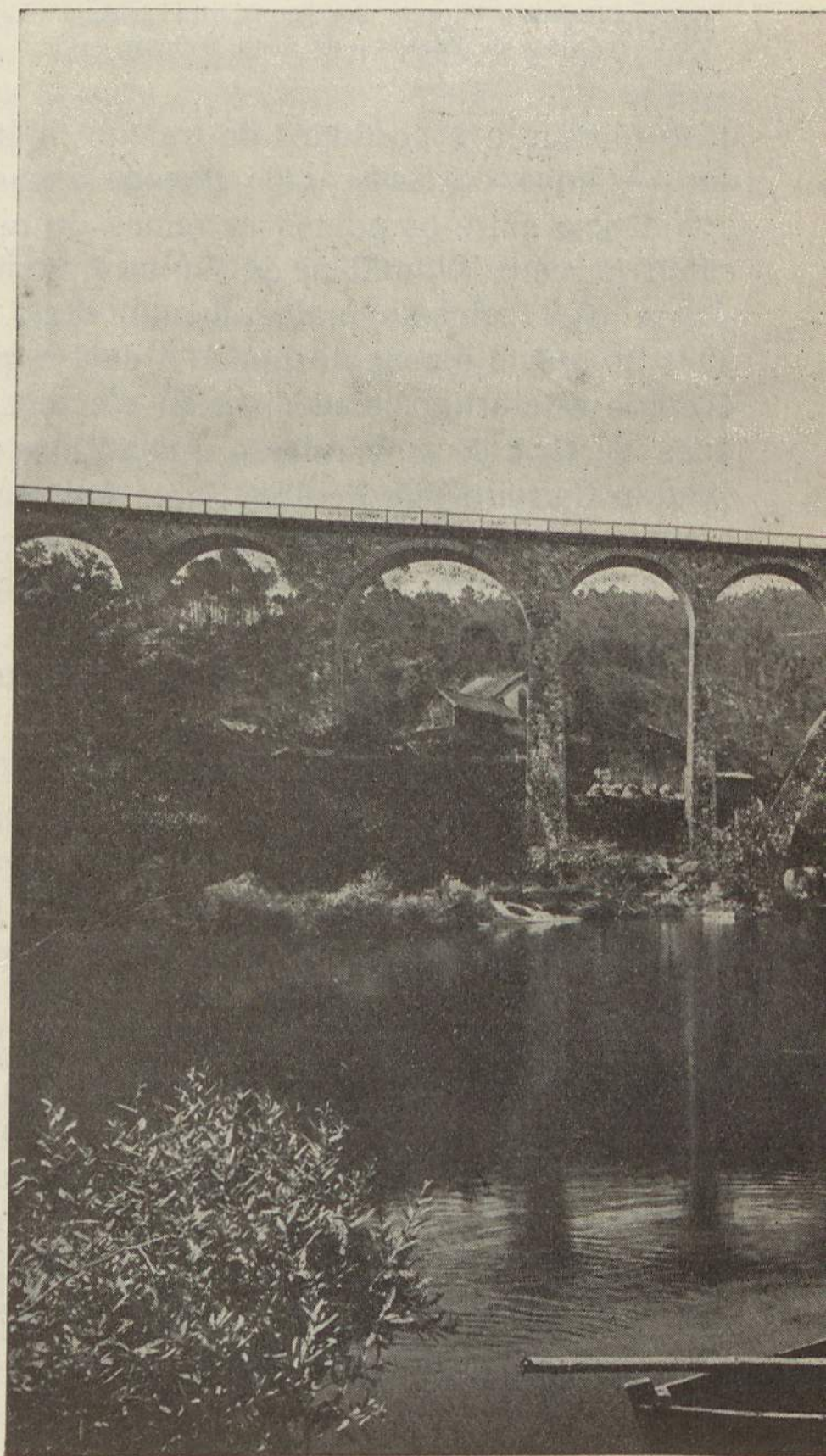
NOS meus tempos de rapaz fui amador dramático, como toda a gente, e sócio do Grémio Lafonense, na rua da Madalena, apesar de não ser de Lafões. Ponhamos, porém, de parte a arte dramática em que não fiz carreira nem na música; pois outro instrumento jamais toquei além da campainha da minha porta.

No Grémio Lafonense, hoje Casa de Lafões, os nativos da região eram bairristas até à medula e um dia lembrei-lhes uma excursão a Vouzela pela festa tradicional da Senhora do Castelo. Estávamos em plena guerra de 1914/18, as máquinas marchavam a lenha e na impossibilidade de se obter um comboio especial, optou-se por um grupo limitado a 25 turistas. Tomar-se-iam bilhetes de banhos de Lisboa até Aveiro e dali a Vouzela a Companhia do Vale do Vouga oferecia apreciável redução no preço dos bilhetes, pondo ao mesmo tempo uma carruagem especial à nossa disposição.

Tinha, porém, surgido, um contratempo; estávamos no Verão, e nos hotéis de Vouzela, S. Pedro do Sul e no Banho de Lafões não havia um lugar disponível. Mas a dificuldade foi rapidamente resolvida. Seríamos aboletados em casas particulares como os soldados em pequenas deslocações.

O grupo passou de 25 a 30 participantes e partimos no expresso-correio das 21 h. 30, o qual chegou a Aveiro antes das 6 da manhã. Três horas de demora, que foram gastas na visita à bela cidade do Vouga e lá fomos na carruagem atrelada à cauda do comboio para Vouzela, onde devíamos chegar depois do meio dia.

A manhã estava deliciosa e ou fosse a madrugada, ou o ar vivo da serra, às 10 horas tínhamos todos um apetite capaz de devo-



VALE DO VOUGA — Ponte de S. Tiago

rar dois almoços seguidos. O atraso do comboio era pequeno mas a nós parecia-nos enorme. A que horas vamos almoçar? — repetia-se pelo comboio, tirando-se os relógios e dando-se ao diabo a viagem, pela falta de comestíveis.

A fome era de tal ordem que ninguém deu pela ponte de S. Tiago, nem pelo rio estrangulado entre as arribas selvagens de Sever do Vouga, e ainda menos pelo quadro cintilante que ofereciam os toros de pinheiro atirados do alto da montanha fronteira, para virem cair no Vouga, onde as suas águas tranquilas os recebiam para os levar gratuitamente até Aveiro e em tal quantidade que em certos sítios formavam um patamar tão apertado que parecia uma estrada flutuante.

Mas a Providência velava por nós. Quando

pelas 11 horas, o comboio estacou num apeadeiro, que nessa altura se chamava Vila Chã, aguardavam-nos umas moçoilas com cestos à cabeça e uns rapazes com garrações de vinho, certamente daquele vinho verde, leve e picante, que faz a glória de Lafões. À frente do grupo estava o Dr. Abílio, homem alto e bem entroncado, com uma barbinha grisalha a cobrir-lhe as faces de serrano castiço, que nos deu as boas vindas, mandando pôr nas carruagens cestos e garrações; estes tendo passado a noite no poço da horta deviam ter o vinho fresquinho. Uma das moças subiu para o comboio e logo que este se pôs em marcha, levantou as toalhas de linho alvas de neve sob as quais vinha uma infinidade de pãezinhos, com vitela de Lafões, aquela vitela que Fradique Mendes havia celebrizado. Ah, meus amigos, se vissem a caravana atirar-se às sanduiches, teriam a imagem segura das tropas vitoriosas entrando numa cidadela vencida!

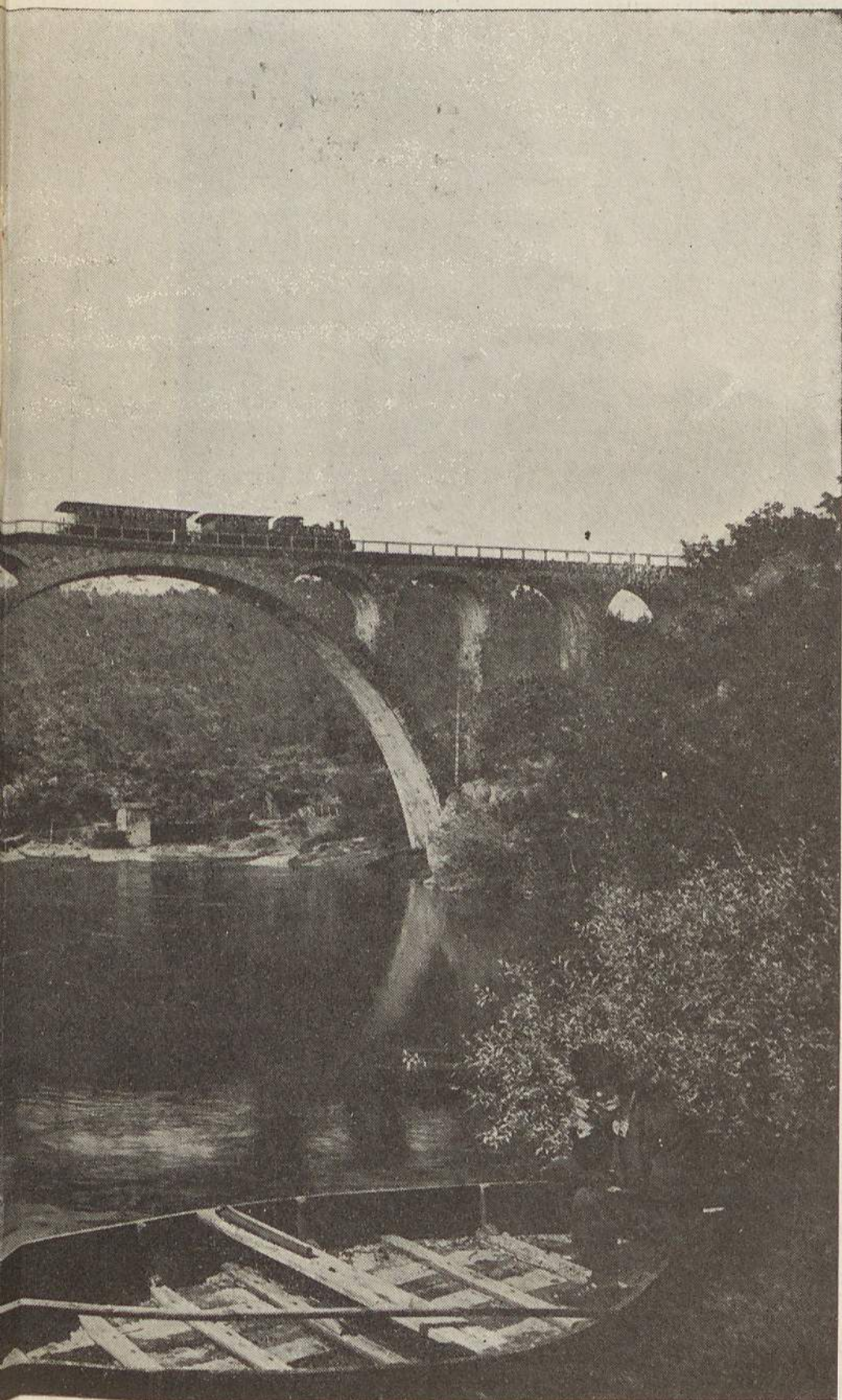
O festim era tão copioso que até os passageiros estranhos ao passeio se regalaram e pediram mais.

Duas horas depois chegávamos a Vouzela; foguetes, filarmónica tocando uma marcha estridente e os bombeiros alinhados em duas filas fazendo a guarda de honra.

Da comissão de recepção fazia parte o padre Serafim, vigário da localidade, que me levou para sua casa, onde almocei pela segunda vez, atacando vigorosamente a cabidela de frango, que rescendia, e um vinho verde branco da sua afamada garrafeira, bebido, como convinha, em goles lentos e saboreados.

Alfredo Henrique Barlavento

Tem vindo sucessivamente a crescer a expansão do Boletim da C. P., graças sobretudo ao interesse de alguns dos seus numerosos assinantes na angariação de novas assinaturas — facto que muito nos desvanece. É justo aqui assinalar o interesse do amigo do Boletim da C. P. Alfredo Henrique Barlavento, funcionário dos Caminhos de Ferro de Angola (Luanda), que entre os seus colegas ferroviários tem propagado a revista e conseguido dezenas de novos assinantes.



ga o Vale do Vouga entre Sarnada e Paradela

Apontamentos FEMININOS notas & modas

Por CAROLINA ALVES

Poetas de ontem e poetas de hoje...

Há dias, viajavam num comboio duas modernas e elegantes raparigas, no compartimento onde eu seguia.

Começaram por falar, com entusiasmo, da visita a Portugal, de S. M. a Rainha Isabel II de Inglaterra; discutiram modas e por último versos.

Depois de exteriorizarem o seu parecer sobre alguns poetas notáveis, concluíram com a seguinte frase: «Hoje, já não existem poetas!»

Do canto do compartimento, onde me encontrava, olhei-as, sorri-lhes e repeti baixinho: «hoje, já não existem poetas...»

Sim, na verdade, aquele poeta de tipo característico — o poeta de cabeleira e de grande laço de seda preta no colarinho, de ar romântico, apaixonado, que fazia serenatas à dama dos seus sonhos, sob o luar prateado, desapareceu...

Aquele poeta que de olhos em êxtase recitava as composições inspiradas pelo seu drama íntimo, aquele profissional que se exibía em público, gritando com orgulho «sou poeta!», já não existe...

Hoje, o poeta é figura comum, apagada, que vagueia incógnito entre as multidões, que trabalha em qualquer oficina, estabelecimento ou escritório e que faz versos apenas nas horas vagas.

Porém, o sentimentalismo, a elevação de espírito, a sensibilidade poética, jamais morrerão na nossa Raça!...

O poeta continua e continuará a aparecer na vida de todas as gerações, como a primavera se renova todos os anos.

Mas... infelizmente, nos dias que decorrem, não há sol que lhe aqueça a alma, nem luz que faça rebri-lhar a sua boa estrela...

A maior parte do público prefere ir ao cinema, a ler um livro de poesias.

Mas quem poderá evitar que a roseira dê rosas e a árvore dê fruto?!

Apesar de tudo, o poeta continuará a viver no seu mundo à parte, a sonhar eternamente e a escrever os seus versos, indiferente ao esquecimento alheio, à injustiça e à ingloria a que, infelizmente, a época o predestina.

É bom saber...

— Que, segundo a gente do Minho, para conservar mais tempo as flores viçosas numa jarra não há como o vinho e vez de água.

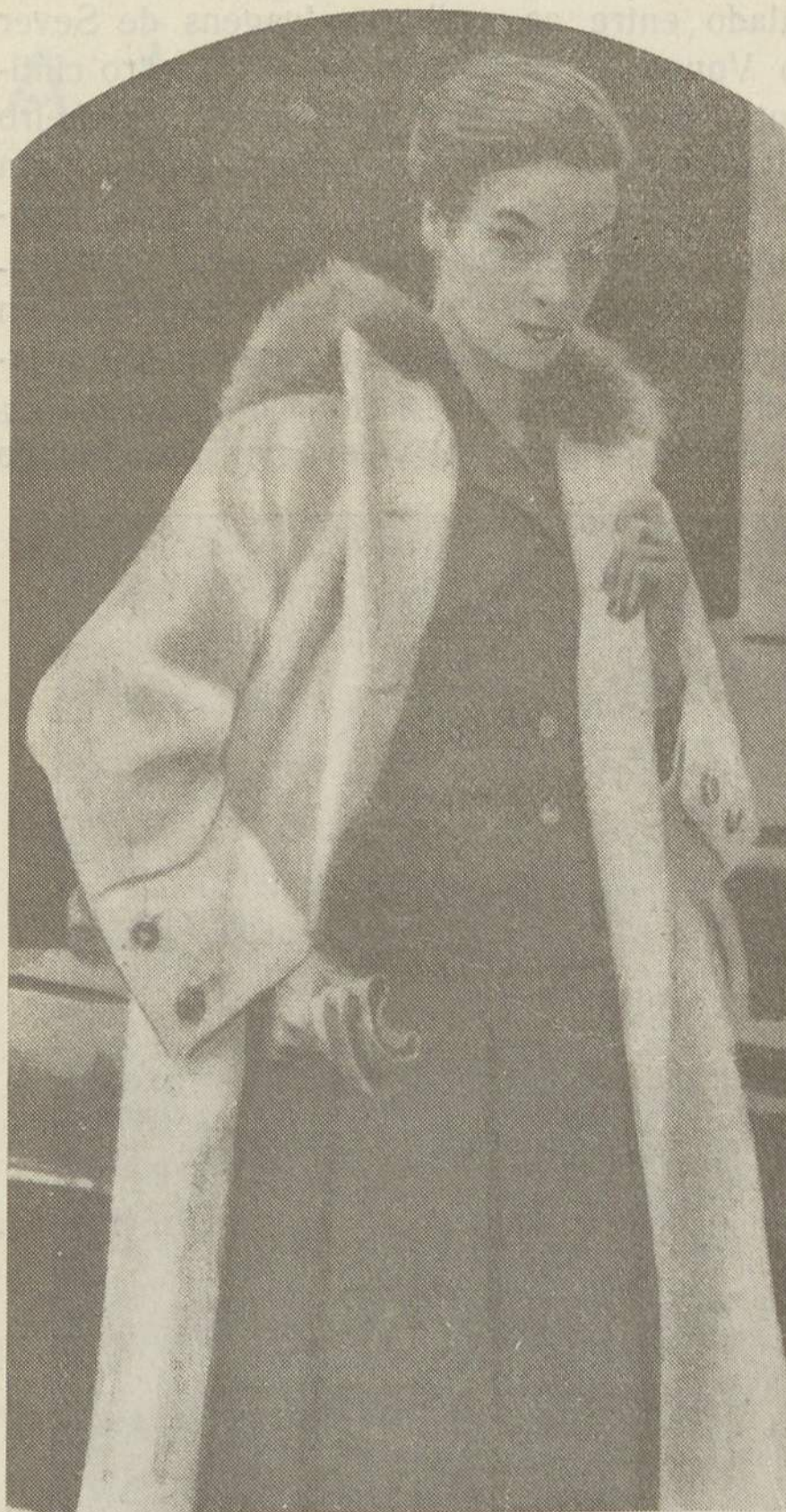
— Que o mel possui valiosas matérias alimentícias. Regulariza as funções digestivas e alimentares e contém grande quantidade de fosfatos e o seu valor

nutritivo excede o da carne, dos ovos, do pão, do leite, dos legumes e da fruta.

— Que o leite é o alimento mais completo que há e que perde as vitaminas se for fervido destapado.

Curiosidades

Na 5.^a Avenida, em Nova Iorque, um ourives expõe brincos de diamantes para ... cães. O artigo, parece, não se vende mal.



Casaco claro de fazenda grossa e macia
com gola de raposa

— Apareceu no jornal «Tribune du Michigam» este aviso: «Os erros que possam censurar nas nossas colunas são voluntários. Experimentamos assim contentar certos dos nossos leitores que sentem a maior satisfação em nos assinalar as faltas que se apresentam nas nossas colunas».

— Como não fazia calar três dos seus alunos, conversadores inveterados, a senhora Ester Bogie, professora na Escola de Brighton (Colorado) decidiu empregar os grandes meios: aplicou-lhes sobre a boca uma mordação de adesivo.



Pergunta n.º 252/Con. n.º 1871 — O comboio n.º 19162 tem cruzamento prescrito com a automotora n.º 9123 em Águas de Moura.

A estação de Lousal fornece ao comboio n.º 19162 o mod. M 126 dando conhecimento da circulação da marcha n.º 39115 com o qual deve cruzar em Águas de Moura.

Na estação de Pinheiro, como condutor do comboio n.º 19162 reclamei o mod. M. 117 que me é fornecido, porém, em Águas de Moura depois do cruzamento com a Automotora n.º 9123, o chefe estabelece novo modelo M 117 fixando o cruzamento em Mourisca com a marcha n.º 39115, exijo o mod. M. 116 que o chefe não fornece; eu não estou de acordo e exijo o mod. M 126 prova da alteração da circulação da marcha do comboio n.º 39115 com o cruzamento em Mourisca.

Como estou um pouco em dúvida, agradeço esclarecer-me se procedi bem.

Resposta — Se a estação de Lousal ou porque o comboio n.º 19162 foi anunciado apenas desde esta estação ou porque o anúncio do comboio n.º 39115 não chegou a Funcheira antes da partida do comboio n.º 19162, estabeleceu o mod. M 126 avisando o cruzamento em Águas de Moura e a estação de Pinheiro forneceu o mod. M 117 notificando o cruzamento em Águas de Moura, esta estação devia ter alterado o cruzamento para Mourisca fornecendo o mod. M 116.

///

Pergunta n.º 253/Con. n.º 1957 Rogo autorização para me reportar à pergunta n.º 237, cons. n.º 1841, inserta no Boletim da C. P. n.º 326 por, respeitosamente, discordar da resposta que lhe foi dada.

A estação de Fátima, em tal emergência, deve fornecer mod. M 117 ao comboio n.º 11, uma vez que o pessoal deste comboio não tem conhecimento da circulação do comboio n.º 30260 e do seu cruzamento. Trata-se, por consequência, de um cruzamento não previsto na marcha do comboio n.º 11.

Assim o determinam claramente o art.º 61.º em sua alínea a), o 1.º período do art.º 62 e todo o artigo 110.º do Regulamento 2.

Resposta — A resposta à pergunta citada está certa, excepto na parte que se refere ao fornecimento do modelo M 126. De facto, se o cruzamento estava fixado nas marchas dos comboios Fátima não

o podia fixar nessa estação. No entanto, a simples indicação em mod. M 127 (boletim de entrada em via única entregue ao comboio n.º 11) de que faltava chegar ainda o comboio n.º 30260 que devia cruzar com ele entre Lamarosa e Entroncamento é justificação suficiente para a alteração de cruzamento.

///

Pergunta n.º 297/Cons. n.º 1877 — Agradeço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado: Pequena velocidade, de Lisboa-P. — Entrepósito Colonial a Viana do Castelo, 700 caixas com massas alimentícias, 6800 quilos e 98 sacos com pacotes farinha de trigo 3500 quilos.

Carga e descarga pelos donos

Distância 420 kms

Agrupamento do Aviso ao Público B. 94

Transporte — massa B. 164 — \$50 × 420	
× 6,80	= 1 428\$00
Transporte — farinha 1.ª classe sem redução — 354\$40 × 3,50. . . .	1 240\$40
Manutenção — farinha — 8\$00 × 3,50	28\$00
Registo e aviso de chegada	8\$00
	2 704\$40
Entrepósito de Lisboa — 7\$50 × 10,30 =	77\$25
Arredondamento	\$05
Total	2 781\$70

Resposta — Está certo o processo de taxa apresentado.

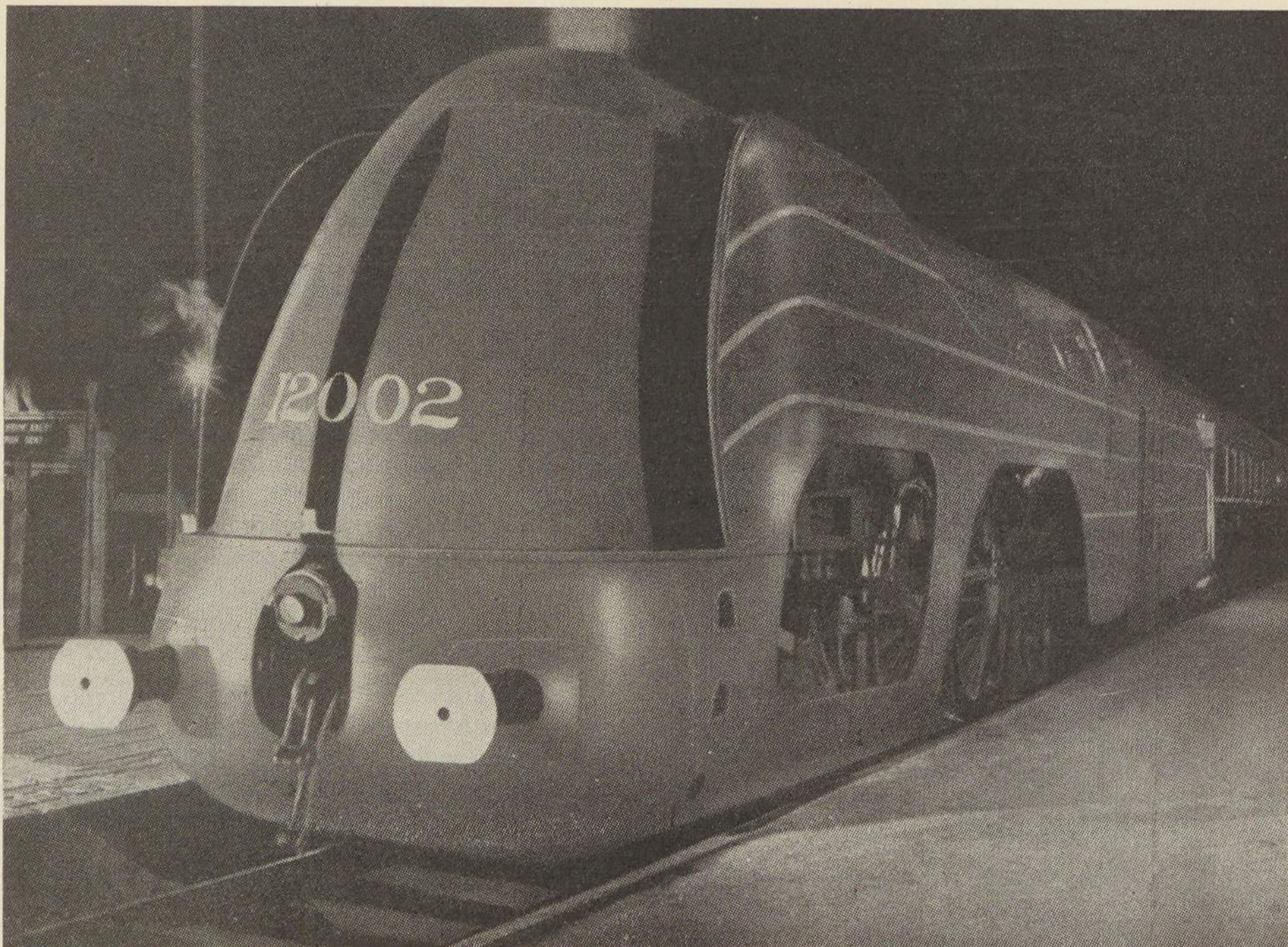
///

Pergunta n.º 298/Cons. n.º 1915 — Peço dizer-me se nas viagens efectuadas com os passes do art.º 48.º do Regulamento Geral do Pessoal, alínea d) — uma viagem de ida e volta — estas podem ser fraccionadas, isto é, se se podem fazer paragens em trânsito e qual o diploma que regula o assunto.

Resposta — Os passes em referência (D 152-bis) não dão direito a paragem em trânsito,

///

Pergunta n.º 299/Cons. n.º 1961 — Agradeço ser informado, qual a cobrança a efectuar a um passageiro



Curioso modelo de locomotiva aerodinâmica a vapor dos Caminhos de Ferro Belgas

portador de bilhete vendido ao abrigo da Tarifa Especial n.º 1-C, que no regresso embarca fora do prazo de validade, recusando-se a estação a regularizar o regresso.

Exemplo:

Passageiro portador de bilhete da referida Tarifa, em 1.ª classe, vendido em 1 de Setembro de 1956, em Lisboa T. do Paço para Portimão, que regressa em 1 de Dezembro.

Bilhete da Tarifa Geral — 117\$60 × 2	=	235\$20
Bilhete da Tarifa 1 - C		185\$00
A cobrar		50\$20

Resposta — A cobrança que indica está certa.

///

Pergunta n.º 300/Cons. n.º 1971 — Agradeço o favor de me informar se as canas de pesca devidamente apetrechadas estão abrangidas pelo art.º 21.º da Tarifa Geral.

Resposta — As canas de pesca são consideradas como bagagem.

Estações Floridas

Poesia de Maciel Nunes

Factor de 2.ª cl. — Lagos

I

*Faz-se com várias flores
e o Sol da Primavera
um quadro de lindas cores
que o pintor nunca fizera.*

II

*Plante na sua estação
em vasos ou em canteiros
flores para dar razão
a elogio dos passageiros.*

III

*Seja cravo seja rosa,
crisantemo ou malmequer,
toda a flor é formosa
esteja onde estiver.*

IV

*O turista fica assim
crente no velho ditado,
de ser Portugal um jardim,
à beira do mar plantado.*

Dos

J

JORNAL

Ty

O Estudo da Locomotiva do Futuro

Da United States Information Service, transcrevemos: — «Segundo recentes declarações do Senador John M. Butler, que apresentou um projecto de lei ao Congresso, para a construção de uma locomotiva a propulsão nuclear, os estudos técnicos já efectuados nos Estados Unidos permitem afirmar que as locomotivas accionadas por meio de reactores nucleares, são seguras e de fácil utilização.

No que respeita aos órgãos essenciais do novo sistema os trabalhos estão já numa fase adiantada, e os técnicos e especialistas das Companhias de Transportes ferroviários prosseguem com entusiasmo um trabalho intensivo sobre o estudo dos pormenores deste novo meio de transporte.

Segundo o senador americano, baseando-se nos actuais conhecimentos desta matéria, a locomotiva atómica não deveria vir a ser mais pesada ou de maiores dimensões do que as normais locomotivas diesel-eléctricas, e poderia servir à rede ferroviária de qualquer das grandes companhias americanas.

Além disso, devido à própria natureza, a locomotiva atómica apresentaria as seguintes vantagens muito notáveis: aceleração dentro de curto espaço de tempo, com um esforço de tracção superior ao normal; reabastecimento fácil para grandes distâncias; grande autonomia e grande potência.

A primeira característica é da maior importância, visto que permitiria paragens e arranques rápidos, com comboios pesados e poderia levar a apreciáveis economias.

A locomotiva atómica teria a possibilidade de utilizar o combustível atómico durante meses, ao contrário do que sucede com as

locomotivas actuais, que não possuem autonomia superior a 1.500 km.

Esta característica pode provocar uma profunda transformação das estações de reabastecimento actualmente disseminadas pela rede com intervalos pré-estabelecidos, visto que as provisões de combustível atómico poderiam fazer-se numa única estação instalada numa posição central, com a consequente economia das despesas gerais de exploração.

Finalmente, as locomotivas atómicas seriam de absoluta segurança dado que a produção de força motriz nos reactores nucleares pode ser facilmente verificada. Cerca de cinquenta aparelhos podem ser empregados para manter esta verificação, além de outros aparelhos especiais de segurança, accionados pela força de gravidade que interromperiam automaticamente e instantaneamente o funcionamento do reactor nuclear instalado na locomotiva, no caso de inesperada necessidade de afrouxamento ou aceleração do comboio.

A protecção atómica seria realizada através dum isolamento com espessura de 1,20 m, aproximadamente, com o fim de imobilizar e absorver as radiações emitidas pelo reactor nuclear.

O senador Butler declarou-se convencido de que até 1960 poderiam entrar em funcionamento as primeiras locomotivas atómicas e em 1970 os resultados obtidos justificariam largamente o emprego do novo meio de tracção nos caminhos de ferro. Dentro de 20 anos a locomotiva atómica deveria portanto suportar com vantagem o confronto com as locomotivas actuais em quaisquer condições de funcionamento.

Numa reunião de técnicos realizada em

Dezembro último, na qual tomaram parte numerosas personalidades da indústria ferroviária e nuclear dos Estados Unidos, foram discutidos os aspectos técnicos e económicos da propulsão nuclear. A reunião tinha por fim determinar a orientação a seguir para dar realidade ao novo meio de locomoção ferroviária pela tracção nuclear.

O relatório feito no final da reunião, depois de frisar a profunda renovação realizada nos últimos anos nos transportes ferroviários americanos, fazia notar que as administrações dos caminhos de ferro tinham podido, nos últimos 10 anos, investir mais de 3 milhões e meio de dólares (cerca de 100.000 contos) na substituição gradual das locomotivas a vapor pelas diesel-eléctricas. Mais de 25 mil locomotivas deste tipo estão actualmente em serviço nos Estados Unidos num total de 33 mil locomotivas de todos os tipos.

Não obstante o custo elevado desta radical transformação em curso, a indústria ferroviária americana teve de enfrentar despesas de primeiro estabelecimento superiores às precedentes. Segundo os especialistas, isso seria uma indicação mais que suficiente, de que os caminhos de ferro estão em condições de suportar ulteriores despesas, dentro dos próximos anos para prover à transformação do actual parque de locomotivas diesel-eléctricas em locomotivas atómicas, desde que a

despesa seja justificada com as melhorias e economias do serviço.

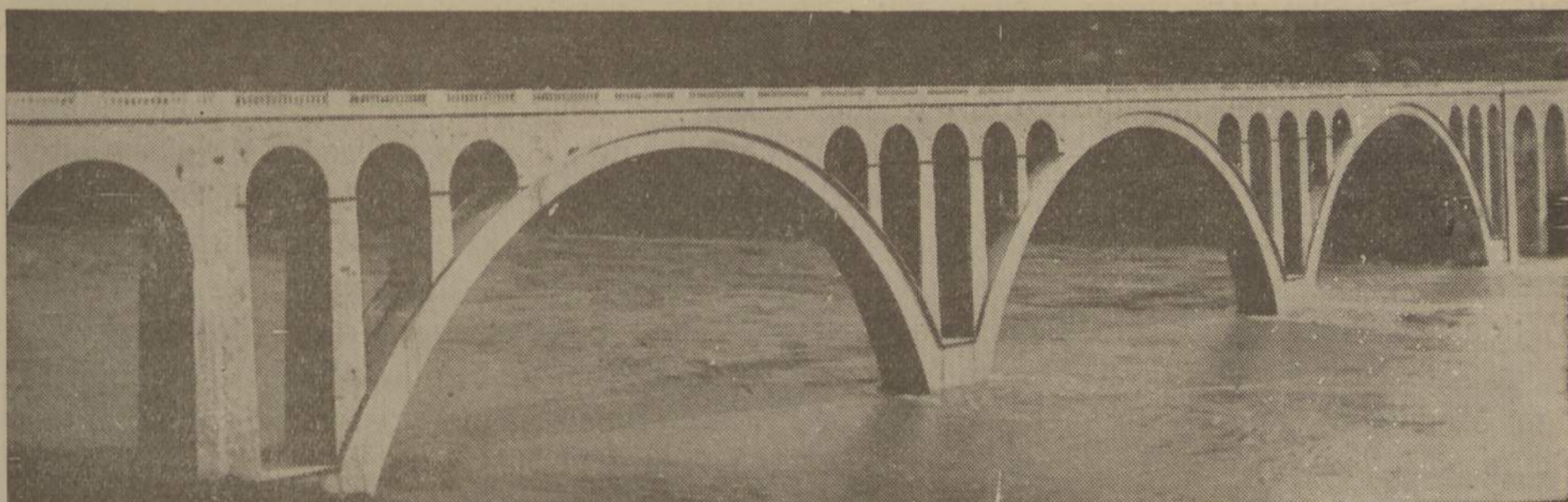
Em relação ao peso e às dimensões da locomotiva atómica, o relatório considera ser oportuno manter-se nos limites das características do material de tracção, actualmente em serviço, afim de evitar a transformação da rede ferroviária, o que, considerando a sua vastidão, comportaria enormes despesas não só para a substituição das linhas, mas também de todo o material circulante.

A potência da locomotiva atómica deveria, segundo a opinião dos cientistas e técnicos que compilaram o relatório, andar à roda de 2500-5000 CV, contra os actuais 1500 CV das locomotivas diesel-eléctricas. Se não houvesse fundadas razões para construir uma locomotiva tanto quanto possível apropriada aos mais variados usos, a potência poderia elevar-se facilmente a maiores limites.

É exacto que a locomotiva atómica não é um meio de transporte apropriado a manobras, nas estações, ou à tracção de comboios locais, mas seria absurdo também usá-la apenas como um meio de tracção para grandes comboios e para grandes percursos. A generalização das locomotivas atómicas poderia melhorar muitíssimo a situação, particularmente difícil, sob o ponto de vista financeiro, das empresas ferroviárias do mundo inteiro, em face da desapiedada concorrência feita pelos transportes de estrada, marítimos e aéreos.



///
*Moderna locomotiva
eléctrica soviética,
utilizada na rede
suburbana de Moscovo*
///



PROMOÇÕES

Para Condutores de 1.^a Classe

Diogo Alberto Ferreira da Silva, Joaquim Pinto de Carvalho, José Godinho e Benigno Sanches Gil.

A Subchefes de depósito

Manuel de Oliveira Júnior, Carlos Parreira Alves, Albaninho Cabral, José Rodrigues Horta e Fernando Augustode Carvalho.

A fiscais do pessoal de tracção:

António Moisés, José Lopes Simões, António Simões, António Domingos, Basílio de Oliveira, António Adriano Jr., Alberto Simões, João Castanheira de Moura, Bernardino Marinho, António Rod. Ferr.^a Calado, Henrique Gavieiro Mendes, Domingos da Silva Alfaro, António Ernesto Ângelo, Manuel dos Santos, José Bento Duarte e Francisco Ramos.

A maquinistas de 2.^a classe

Casimiro Domingos Costa, António José Santos Correia, Américo Simões, Manuel Carvalho Oliveira, Augusto dos Santos Fradinho, Daniel de Jesus Vicente, José Maria dos Santos, Joaquim Ramos Cruz Madaleno, Álvaro António Maia, Olímpio da Conceição Pereira, Manuel Gameiro Júnior, Júlio Prazeres Pereira, José António Rodrigues, Armindo de Oliveira, Filipe Encarnação Silva, José Alberto, Agostinho Almeida Matos, João Baptista Roque, Celestino Alves da Silva, Henrique Gomes, João Maltez Maia, Simplício Gomes Oliveira, José dos Santos, António

Dias, António Santos Lapeiro, Francisco Mota, Eduardo Pereira, Abel Machado Júnior, António Viseu, Sérgio Fontes, António Rodrigues Santos, José Rodrigues Ferreira, Manuel Ribeiro Júnior, Sidónio Vieira, Laurentino Ferreira de Pinho, Carlos António Morgado, Manuel de Aguiar, Francisco João de Oliveira, Adelino Maria de Freitas e Lourenço Martins da Silva.

A maquinistas de 3.^a classe

Pedro José de Carvalho, Luís dos Santos Galambas, João de Abreu Tapadinhas, Joaquim Galambas, José Borges, Carlos Guerreiro, Manuel Fernando Curiel, Joaquim Lopes, João Gregório da Silva, Joaquim Francisco Júnior, Virgílio Dores Viegas, João Baptista, Alberto Luís Marques, Mário António, António Figueiredo, Arlindo Gomes Martins, Francisco Duarte, José de Sousa Parente, João Jorge Martins, Agostinho Nunes, Luís Joaquim Rodrigues, Fernando António Nunes Dias, António Canelas, Luís Martins Alves, António da Silva Braz Júnior, João Pires, Miguel Calixto Duarte, António Eusébio Vilão, Pedro Fernando Antunes, Hermínio da Costa, João Alfredo Fontes, João Jacinto, Zacarias da Silva Pereira, Mário de Azevedo Barbosa, Adão Rocha de Almeida, César Carneiro Bessa, Alcino de Magalhães Braz, João dos Santos, António Augusto Alves, José Pereira da Cunha, Salvador Fernandes Barbosa, José Gomes Fernandes, Sisenando Eduardo da Costa, João Lopes Gil, António Abílio Soares Meireles, Orlando da Silva

Oliveira, Francisco Vicente dos Santos, Adelino da Mota, José Barbosa, Francisco Trindade Tavares, Manuel Joaquim Moreira Rocha, Artur Moreira, Justino Pinto, Manuel da Costa Araújo, António Gonçalves Mendes, Manuel Carvalho, José Augusto Aires Pinheiro, José Nunes Negrão, António Góis Mendes, Francisco Gonçalves Mendes, Joaquim Aires Vicente, Alberto Duarte, Marcelino Mendes e Abel Henriques Trindade e Silva.

A fogueiros de 1.^a classe

Isaul dos Santos Garrento, Viriato Moreira Mourinho, Mário Maia Barbosa, Libório Augusto de Mira, Armindo Samora Bexíga, António Joaquim Carvoeira, Jorge José Cerqueira, António Coelho, Manoel Joaquim Guerreiro, Amândio Faustino Nascimento, José Gonçalves Cabrita, Carlos Águas, Joaquim José da Silva, Manuel Félix Garrido, Agostinho Antunes, José de Sousa Noro, João Félix de Sousa Belchior, Augusto Rodrigues, Olindo Augusto Duarte Soares, Manuel Pedro Garcia, Jacinto Pedro, Américo Jorge, Manuel Gerardo, Diamantino Pereira Henriques, Manuel António Parreira, Albino Joaquim Ro-

drigues, David da Silva Tavares, António Maria Barreiros, António Correia de Carvalho, Fernando Sardinha de Carvalho, Manuel Lopes dos Santos, Alfredo Mendes Garcia, Jaime Alves, Manuel Marques, Dionísio Joaquim, Joaquim Pereira Marques, Alfredo Martins Nogueira Eloi, Manuel José de Almeida, Manuel Braz, Jorge Maia Lírio, Paulo Marques Oliveira, Virgílio Vicente, Joaquim Maria Cardoso Saúde, José dos Santos Sobreira, Arlindo Duarte Caseiro, Alfredo de Abreu, Manuel Luís, João Fernandes Craveiro, José António, Carlos Ferreira, Francisco Correia Cardoso, Ismael de Ascensão Santos, Manuel Rodrigues, Luís Pinheiro, Alfredo Barral Alves, Manuel Piedade Freitas, António Rodrigues Gertrudes, João Patrício, Pedro Raimundo Ribeiro, Carlos Duarte, António Rodrigues, Abílio Vieira Duarte, Eduardo Pires, Joaquim Carmona, Luís Duarte, César Pires Correia, Manuel Marques Garcia, José Domingos Nogueira Esteves, Germano Augusto Silva, António Joaquim Mendo, Frederico Ferreira Pinto, Faustino Leite Mendonça Malheiro, Andreino Gomes Arada, António Joaquim Moreira Jorge, Augusto Reixeira, José de Sousa Paiva, e Joaquim Bernardes Vieira.

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Artur Vaz — Operário de 1.^a classe 1.^a Secção (Campanhã) do Serviço de Telecomunicações e Sinalização. Admitido como ferreiro em 18 de Dezembro de 1915, foi nomeado ferreiro de 3.^a classe em 10 de Junho de 1919 e promovido a artífice de serralheiro de 2.^a classe em 11 de Junho de 1924, tendo sido promovido a operário de 1.^a classe (serralheiro) em 1 de Janeiro de 1924.

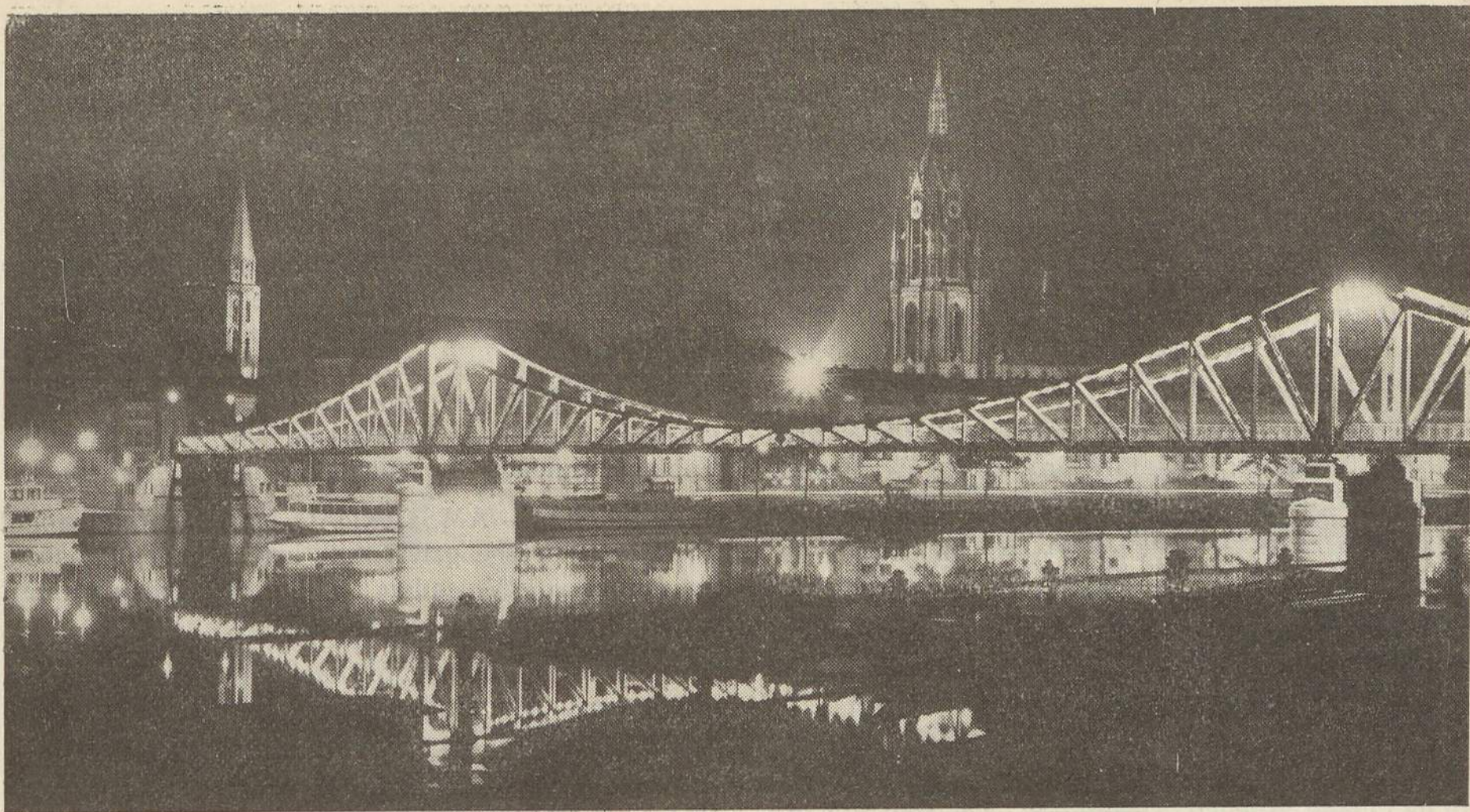
Carlos Diogo da Cunha — Chefe de secção do Serviço de Fiscalização das Receitas. Admitido como caixeiro auxiliar em 13 de Dezembro de 1915, passou a carregador auxiliar em 3 de Janeiro de 1918 e foi nomeado escrevente em 21 de Junho de 1923, tendo sido promovido a empregado de escritório de 2.^a classe em 1 de Novembro de 1924. Foi promovido a empregado de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1935, a empregado principal, em 1 de Janeiro de 1943, e a chefe de secção, em 1 de Janeiro de 1952.



José Alves Ferreira da Silva — Operário de 1.^a classe das Oficinas de Campanhã. Admitido ao serviço da extinta Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro como aprendiz, em 18 de Outubro de 1915, foi nomeado torneiro em 7 de Junho de 1923, tendo transitado para a C. P. em 11 de Maio de 1927, como torneiro de 3.^a classe; foi promovido a torneiro de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1943.

Álvaro Pereira Viana — Contramestre de 2.^a classe do Depósito de Campanhã. Admitido ao serviço da extinta Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, como aprendiz, em 18 de Outubro de 1915, foi nomeado serralheiro de 3.^a classe em 11 de Maio de 1924, categoria com que, em 11 de Maio de 1927, transitou para a C. P.; foi promovido a chefe de brigada em 1 de Julho de 1944 e a contramestre de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1950.





Ponte sobre o rio Meno, em Francfort

AS NOSSAS INICIATIVAS

Encontra-se em curso a organização de uma interessante excursão à Alemanha com visitas complementares a Estrasburgo, Amsterdão e Bruxelas

Temos o prazer de informar os nossos leitores que o *Boletim da C. P.*, no propósito de assegurar convenientemente a actividade excursionista dos ferroviários, criou no seu quadro orgânico a **Delegação Turística dos Ferroviários** que, de futuro, assegurará praticamente, nas melhores condições económicas, não só as excursões dos seus assinantes ao estrangeiro como também as dos ferroviários das outras nações a Portugal.

Procuramos, assim, ir ao encontro dos anseios de inúmeros dos nossos prezados assinantes que, ao felicitarem o *Boletim da C. P.* pelo êxito crescente das suas iniciativas, não escondem o desejo de verem os ferroviários portugueses a par do interessante movimento turístico e cultural em curso nos caminhos de de ferro estrangeiros.

Por Comunicado n.º 1 da nossa **Delegação Turística**, largamente difundido, foi aberta a inscrição, em 12 de Março findo, para esta viagem, na qual

podem tomar parte todos os ferroviários portugueses, ao serviço ou aposentados, que sejam assinantes do *Boletim da C. P.* há mais de um ano, bem como as pessoas de suas famílias, usufruindo concessões de transporte nos caminhos de ferro portugueses.

Estão previstas duas partidas: a 29 de Junho (1.º grupo) e 31 de Agosto (2.º grupo). As partidas far-se-ão a um sábado, no «Sud-Express» e os regressos a um domingo, com uma duração de viagem de 16 dias.

Mais informamos de que o preço desta excursão é de 2.900\$00 por pessoa, acrescidos do suplemento de Esc. 100\$00 para os participantes do 2.º grupo por a viagem se efectuar na época das férias de verão, em que se registam maiores dificuldades na reserva de alojamentos.

Os assinantes interessados nesta excursão deverão dirigir os seus pedidos de esclarecimento para o seguinte endereço: *Boletim da C. P.* — **Delegação**

Turística dos Ferroviários — Estação de Santa Apolónia — Lisboa.

A seguir publicamos um resumido programa desta interessante viagem que se encontra sujeito a pequenas alterações.

1.º DIA — LISBOA — Partida às 12-45 no «Sud-Express» (1.ª classe).

2.º DIA — HENDAYE — Chegada às 8-45. Partida às 14-10 em comboio rápido (1.ª e 2.ª classes). Chegada a PARIS (Austerlitz) às 23-30. Transporte ao hotel. Alojamento.

3.º DIA — PARIS — Pequeno almoço. Manhã livre. Almoço. Tarde livre. Jantar. Transporte à estação. Partida às 23-45 em comboio rápido (1.ª e 2.ª classes).

4.º DIA — ESTRASBURGO — Chegada às 7-42. Pequeno almoço. Visita da cidade: a praça Kléber, a Catedral e o bairro da «Petite-France». Almoço. Partida às 15-48 em comboio rápido (1.ª e 2.ª classes). Chegada a HEIDELBERG às 19-03. Transporte ao hotel. Jantar e alojamento.

5.º DIA — HEIDELBERG — Pequeno almoço. Visita da cidade. Almoço. Tarde livre. Transporte à estação. Partida às 17-45 em comboio rápido (1.ª e 2.ª classes). Chegada a FRANCFORT (M) às 19-35. Transporte ao hotel. Jantar e alojamento (2 noites).

6.º DIA — FRANCFORT — (Sede dos Caminhos de Ferro Alemães). Pequeno almoço. Visita da cidade: a casa natal de Goethe, Catedral, Igreja de S. Paulo, Universidade, Coleções históricas e Artísticas, Palmengarten, Jardim Zoológico. Almoço. Tarde livre. Jantar.

7.º DIA — FRANCFORT — Pequeno almoço. Partida em autocarro para WIESBADEN e MOGUNCIA. Visita da cidade. Almoço. Partida às 15-00 de vapor, descendo o Reno. Jantar a bordo. Chegada às 20-30 a COBLÊNCIA. Transporte ao hotel. Visita a uma típica «Weinhaus». Alojamento.

8.º DIA — COBLÊNCIA — Pequeno almoço. Visita da cidade. Almoço. Transporte à estação. Partida às

15-09 em comboio (1.ª e 2.ª classes). Chegada a BONA às 16-06. Breve visita da cidade e seguimento em autocarro para COLÓNIA. Jantar e alojamento (2 noites).

9.º DIA — COLÓNIA — Pequeno almoço. Visita da cidade e Catedral, do século XIII. Almoço. Tarde livre. Jantar.

10.º DIA — COLÓNIA — Pequeno almoço. Transporte à estação. Partida às 8-21 em comboio rápido (1.ª e 2.ª classes). Passagem da fronteira holandesa às 10-29. Chegada às 13,10 a AMSTERDÃO. Breve visita aos principais monumentos. Jantar. Assistência a uma diversão noturna na Taverna de Wijnand Fockink, fundada em 1679. Alojamento (2 noites).

11.º DIA — AMSTERDÃO — Pequeno almoço. Visita a museus e galerias de arte. Almoço. Passeio em autocarro a Volendam e à ilha de Marken. Jantar.

12.º DIA — AMSTERDÃO — Pequeno almoço. Partida às 7-43 em comboio rápido (1.ª e 2.ª classes). Passagem da fronteira belga às 10-08. Chegada a BRUXELAS às 11-36. Transporte ao hotel. Almoço. Visita da cidade em autocarro. Jantar e alojamento (2 noites).

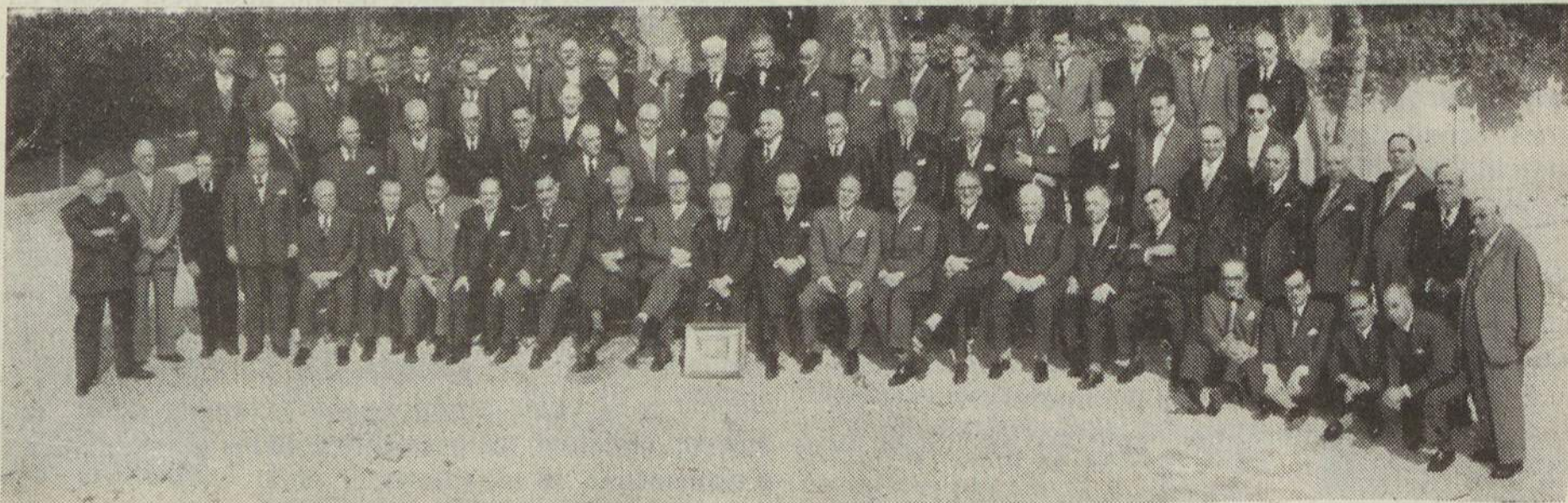
13.º DIA — BRUXELAS — Pensão completa. Todo o dia livre, permitindo a visita de museus, jardins e numerosos atractivos de Bruxelas. Possibilidade de visitar livremente a monumental cidade de GAND (comboios frequentes: duração do trajecto cerca de 40 minutos).

14.º DIA — BRUXELAS — Pequeno almoço. Transporte à estação. Partida às 8-20 em comboio rápido (1.ª e 2.ª classes). Chegada a PARIS (Nord) às 11-52. Transporte ao hotel. Almoço. Tarde livre. Jantar e alojamento.

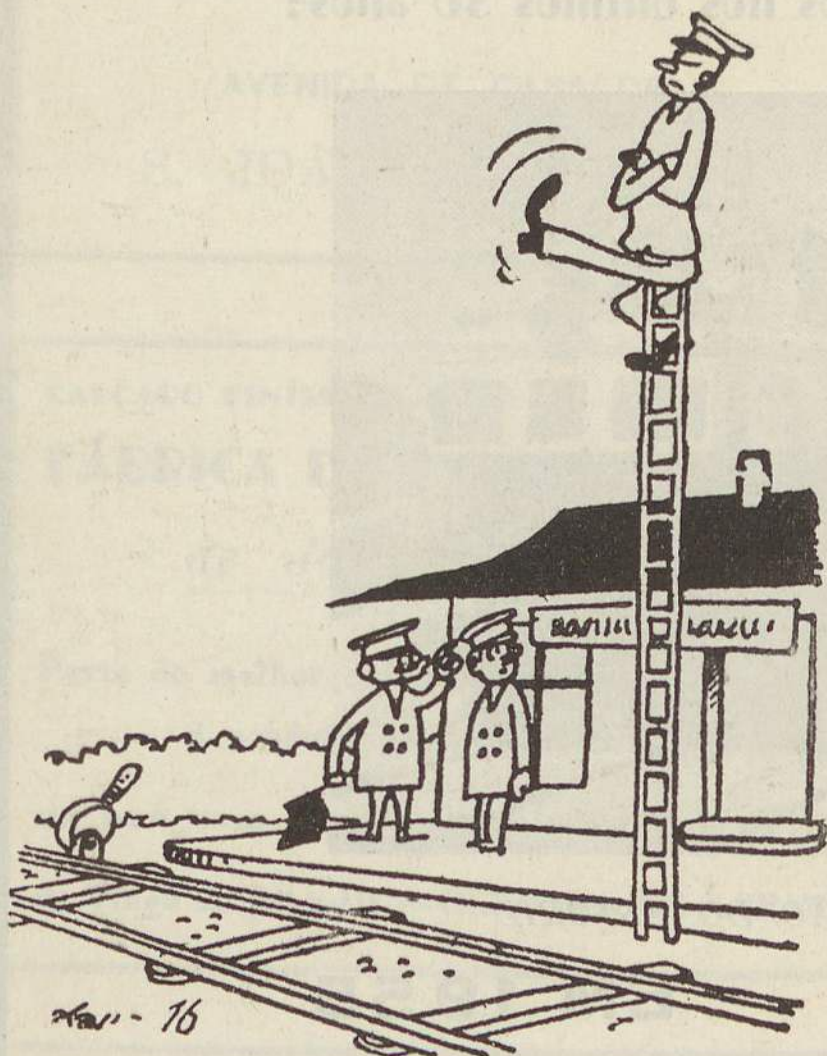
15.º DIA — PARIS — Transporte à estação de Austerlitz. Partida às 8-00 em comboio rápido (1.ª e 2.ª classes). Chegada a IRUN às 17-50. Seguimento no «Sud-Express» às 22-15 (1.ª classe).

16.º DIA — LISBOA — Chegada a Santa Apolónia às 17-55.

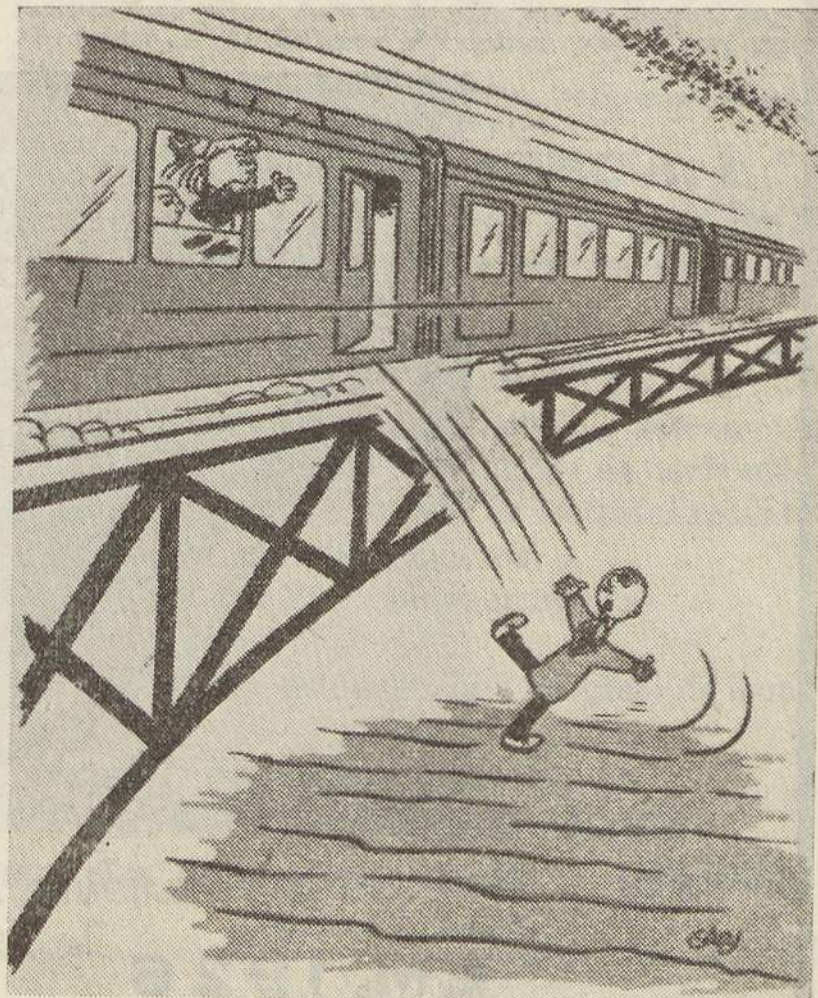
RECORDANDO O PASSADO



Os antigos ferroviários do Sul e Sueste que, sob a presidência do sr. Eng.º Raul Couvreur, se reuniram num almoço de confraternização



É que tivemos de mandar reparar o sinal dali...



Meu Deus! E é ele quem tem os bilhetes.

SUMÁRIO

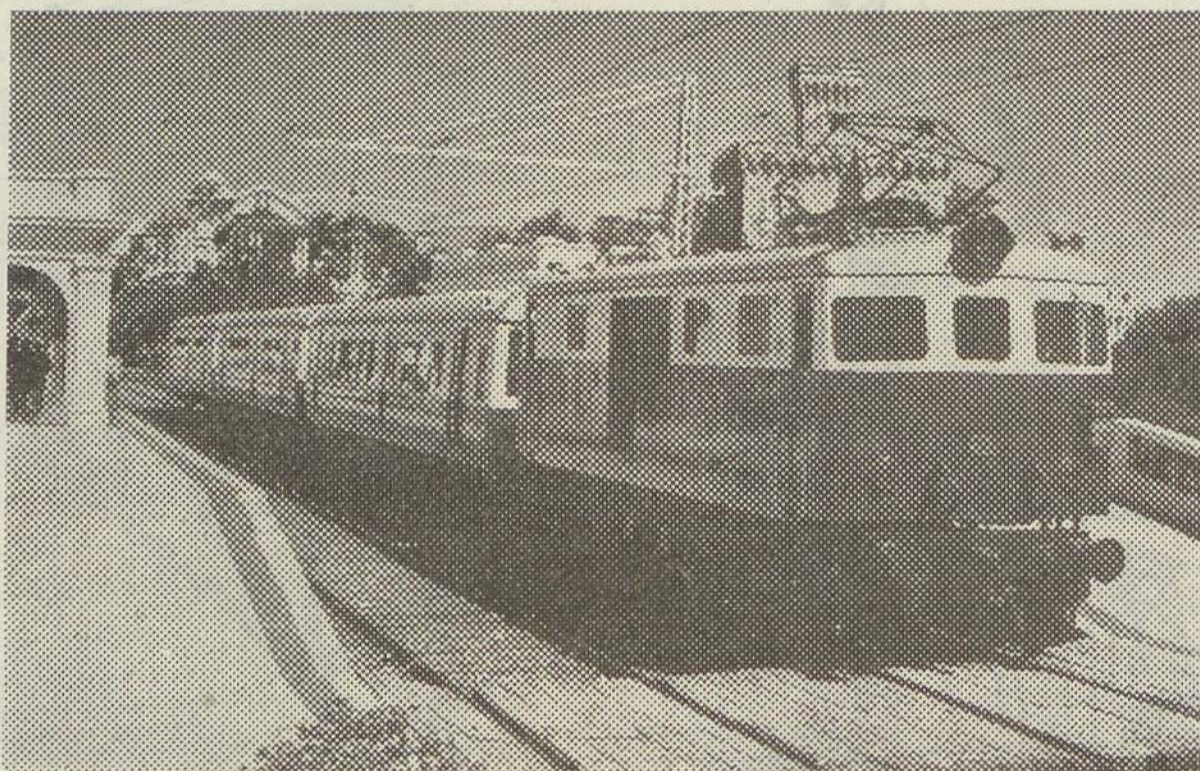
GLORIFICAÇÃO DE UMA ALIANÇA — A VISITA A PORTUGAL DA RAINHA ISABEL DE INGLATERRA * ACTUALIDADES FERROVIÁRIAS * EU GOSTO MAIS DE CHAVES, por António Rodrigues Coutinho * RENOVAÇÃO DAS PONTES DA BEIRA ALTA. pelo Eng.º Óscar Amorim * CARRUAGEM PRESIDENCIAL * TALVEZ NÃO SAIBA QUE..., condensado por José Júlio Moreira * PRESENÇA FERROVIÁRIA NO ALGARVE — AS AUTOMOTORAS, por Oliveira da Silva * EM VIAGEM — UMA EXCURSÃO A LAFÕES, por Guerra Maio * APONTAMENTOS FEMININOS — NOTAS E MODAS, por Carolina Alves * PERGUNTAS E RESPOSTAS * ESTAÇÕES FLORIDAS, poesia de Maciel Nunes * DOS JORNAIS * PROMOÇÕES * AS NOSSAS INICIATIVAS — ENCONTRA-SE EM CURSO A ORGANIZAÇÃO DE UMA INTERESSANTE EXCURSÃO À ALEMANHA COM VISITAS COMPLEMENTARES A ESTRASBURGO, AMSTARDÃO E BRUXELAS * BOM HUMOR

NA CAPA: Sua Magestade a Rainha Isabel II de Inglaterra no momento em que passava pela Estação do Rossio

SOCIEDADE «ESTORIL»

Caminho de Ferro Eléctrico do Cais do Sodré a Cascais

Evolução do tráfego de passageiros nos últimos 30 anos:



UM COMBOIO NA ESTAÇÃO DO ESTORIL

EM 1926

Passageiros transportados

1. ^a classe	334.593
2. ^a »	1.071.745
3. ^a »	2.113.736
	<u>3.520.074</u>

Circulações diárias
de passageiros

Em Agosto de 1926 — 55 comboios
Intervalos máximos: 1 h. 25 m.

EM 1955

Passageiros transportados

1. ^a classe.	394.111
2. ^a »	6.363.226
3. ^a »	9.738.573
	<u>16.495.910</u>

Circulações diárias
de passageiros

Em Outubro de 1956 — 139 comboios
Intervalos máximos entre as 5 h. 30 m.
e as 20 h. 30 m.: 25 minutos
A partir das 20 h. 30 m.: 45 minutos

- ★ Sinalização automática da circulação e das passagens de nível
- ★ Sistema de encravamento e manobra eléctrica de agulhas com circuitos de via
- ★ A mais moderna técnica de assentamento de via, travessas de betão armado com carris soldados no comprimento médio de 1500 m. estando já executado o troço Cais do Sodré-Belém, proporcionando uma maior segurança e comodidade de transporte.
- ★ Parque de material circulante moderno e confortável.

**38 ANOS AO SERVIÇO DA ECONOMIA
E DO TURISMO DA «COSTA DO SOL»**