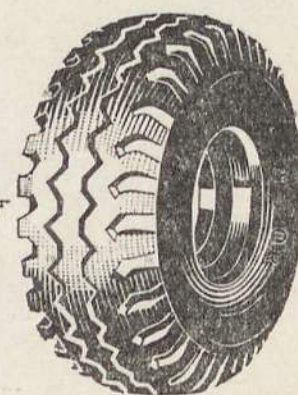
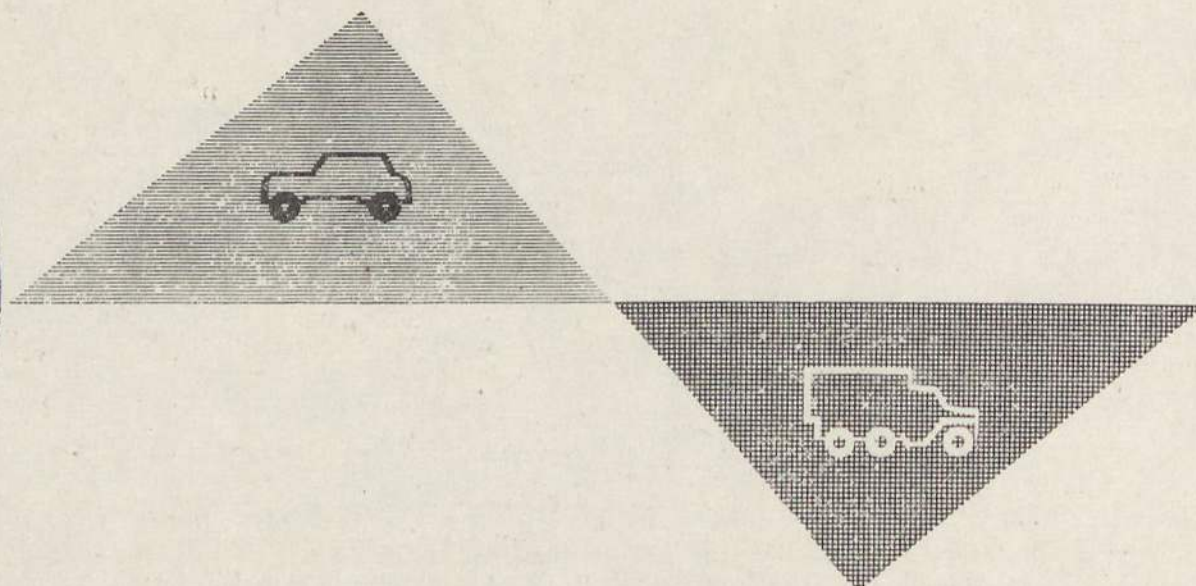


BOLETIM DA C.P.

DEZEMBRO 1957

NUMERO 342



TANTO PARA AUTOMOVEIS
COMO PARA CAMIÕES

escolha sempre

MABOR

7-57

POSTOS DE ASSISTÊNCIA TÉCNICA GRATUITA

LISBOA • PORTO • COIMBRA • AVEIRO • BEJA • BRAGA
CASTELO BRANCO • COVILHÃ • FARO • SANTARÉM • VILA REAL • VISEU

SOMAFEL

Sociedade de Materiais Ferroviários, Lda.

SEDE EM LISBOA:
Largo do Andaluz, 15, 5.º D.to

AGÊNCIA EM LUANDA:
Caixa Postal n.º 2395

ESPECIALIZADOS EM TODOS OS TRABALHOS DE CONSTRUÇÃO COM ASSENTAMENTO
MECÂNICO, RENOVACÃO E CONSERVAÇÃO DE VIAS FÉRREAS
EMPREGANDO OS MAIS MODERNOS PROCESSOS TÉCNICOS

REPRESENTANTES PARA PORTUGAL E ULTRAMAR DAS FIRMAS

✱ MATISA — MATÉRIEL INDUSTRIEL S. A. (Suíça)

Máquinas de atacar e limpar balastro ■ Trefonadoras ■ Serras e furadoras de carris
Sabotadoras e Furadoras de travessas ■ Drésinas de todos os tipos ■ Drésinas de
controle ■ Equipamentos mecânicos de assentamento de via.

✱ LHB — LINKE HOFMANN BUSCH GMBH (Alemanha)

Automotoras ■ Carruagens e vagões de todos os tipos ■ Bogies especiais

✱ SCHAKU — SCHARFENBERGKUPPLUNG GMBH (Alemanha)

Engates automáticos, semi-automáticos e permanentes

✱ ESTABLECH EXPORT GMBH (Alemanha)

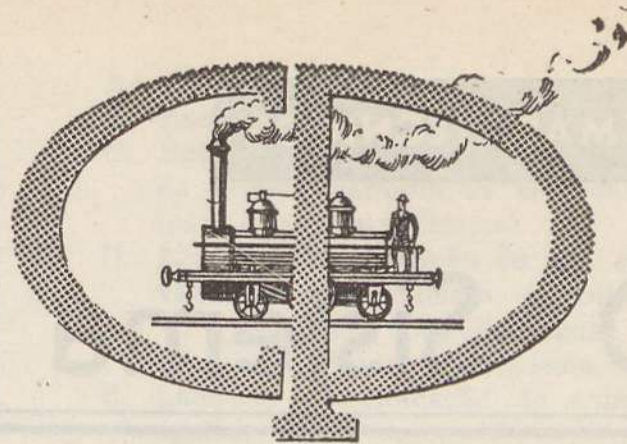
Carris ■ Eclissas ■ Aparelhos de via ■ Chapas ■ Perfilados ■ Instalações de sinalização e de telecomunicações

✱ RANZI — G. CESARE RANZI (Itália)

Locomotivas diesel ■ Freios reversíveis ■ Propulsores de hélice com passo variável
■ Transmissões especiais

TUDO PARA EQUIPAMENTO DE CAMINHOS DE FERRO

Boletim da



N.º 342 ■ DEZEMBRO 1957 ■ ANO 29.º ■ PREÇO 2\$50

FUNDADOR: ENG. ALVARO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR: ENG.º ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

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

PORTUGAL

BOLETIM DA CP

JUNHO

DOS CAMINHOS DE

O Boletim da C. F. deseja Festas Felizes a todos os seus assinantes, leitores, colaboradores e anunciantes

○ Sistema de Encravamento de Agulhas e Sinais NX

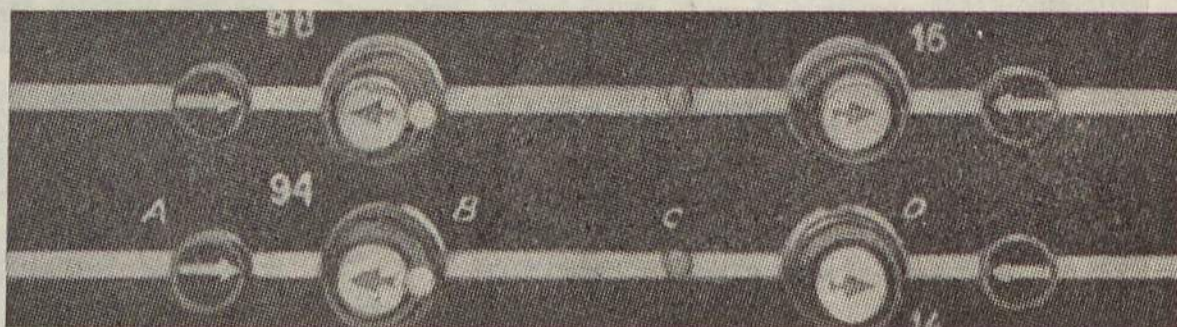
Por A. SIMÕES DO ROSÁRIO

A origem do sistema de encravamento de agulhas e sinais NX é americana e apareceu como natural complemento das instalações de Comando Centralizado de Tráfego (C.T.C.), utilizadas na América do Norte. Com estas instalações, logra-se obter, dum posto central, o comando executivo de agulhas e sinais de toda uma secção de linha. A aplicação deste comando centralizado constituiu uma extensão do método de exploração (*Dispatching-system*) utilizado desde há muito nos Estados

que, anteriormente, se limitava à área duma estação e que passou a abranger secções completas de linha. Isto foi tornado possível graças à utilização de correntes pulsadas, visto que, doutra forma, a quantidade de cabos necessária impossibilitava praticamente realizações desta natureza.

Porém, para a execução do comando à distância, tornavam-se necessários encravamentos eléctricos para obter a segurança necessária à circulação. Foi então que apareceu o encravamento NX que permite assegu-

- A. Botão de fim de itinerário.
- B. Botão de entrada de itinerário (com uma pequena lâmpada branca).
- A lâmpada branca acende-se quando o sinal se abre e permanece acesa durante a abertura.
- C. Lâmpada de ocupação de via:
 - apagada: via desocupada;
 - luz branca: via ocupada.
- D. Botão de entrada de itinerário (sem lâmpada branca).



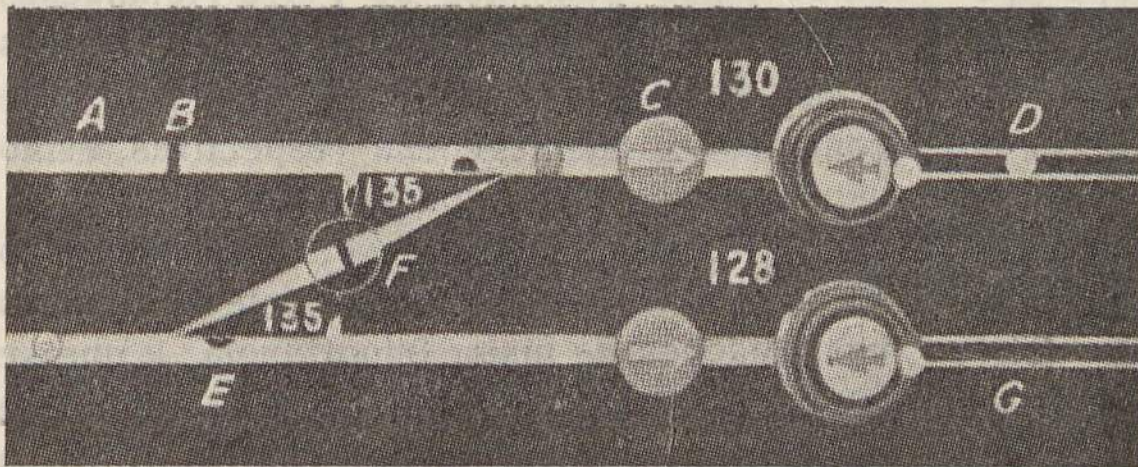
Unidos, segundo o qual um agente (*dispatcher*) regula o movimento dos comboios em certa zona que dele depende. Posteriormente, o *Dispatching-system* generalizou-se, por assim dizer, a todo o mundo e, embora sob um aspecto pouco disfarçado, temo-lo também no nosso País, na Direcção-Única das linhas em regime de Exploração Económica.

O referido C.T.C. representa, assim, um duplo progresso: por um lado, o aperfeiçoamento do *Dispatching-system*; por outro, uma generalização do comando à distância

rar muito simplesmente todo um itinerário desde a entrada até à saída. Foi desta circunstância que lhe veio o nome por que é conhecido, porquanto N e X são as segundas letras das palavras inglesas *entrance* e *exit*, que significam precisamente *entrada* e *saída*.

A instalação do posto central é muito simples: um quadro com um esquema simplificado da zona que o posto comanda e no qual estão colocados os botões e as chaves de accionamento.

Para a entrada de cada itinerário, existe no quadro uma chave com uma pequena seta



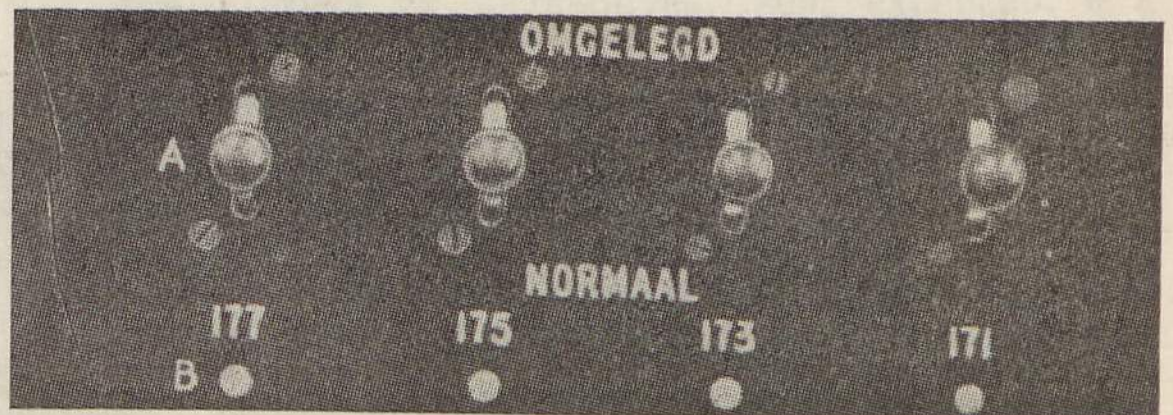
- A. Carril isolado.
- B. Bunta isolada.
- C. Botão de fim de itinerário, de cor azul: dá entrada para linhas sem catenária (para a tracção eléctrica).
- D. Lâmpada de ocupação de via, exclusivamente para anúncio de comboios:
 - apagada: via desocupada
 - luz branca: via ocupada.
- E. Lâmpada de indicação do estado da agulha.
 lâmpada vermelha acesa: agulha encravada
 lâmpada vermelha apagada: agulha manobrável.
- F. Indicador de posição da agulha.
- G. Via não comandada do posto.

que indica o sentido da circulação, abrindo o sinal correspondente, desde que esteja na posição devida, caso em que uma luz interior a ilumina. Para a saída do itinerário, há um botão de menores dimensões também com uma seta (não iluminável) indicada no sentido de saída do comboio.

Além destes botões principais, outros bo-

de saída, colocando-os nas posições convenientes. No quadro, aparece a confirmação do estabelecimento; simultaneamente, as agulhas (sem que para tal o agente tenha de intervir) colocam-se nas posições devidas, actuadas por motores eléctricos; depois de as terem alcançado, o sinal de entrada abre-se automaticamente, o que é indicado no quadro

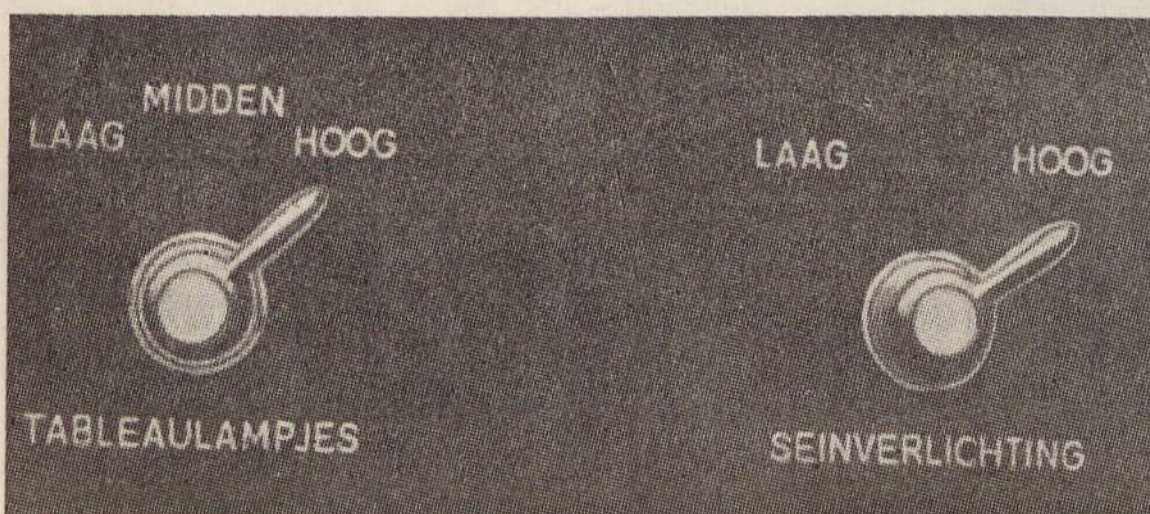
- A. Chave de agulha: pode ser manobrada para baixo e para cima.
- B. Lâmpada de verificação da agulha: durante a manobra da agulha, acende-se com luz de relâmpago.
 (OMGELEGD — invertida)
 (NORMAAL — normal)



tões e pequenos discos ilumináveis existem e indicam uns, a direcção do comboio e outros, a posição das agulhas.

A aproximação de qualquer comboio é assinalada no quadro pela iluminação duma pequena lâmpada. O agente do posto estabelece, então, o itinerário — para o que lhe basta accionar a chave de entrada e o botão

pelo acendimento duma pequena lâmpada na chave de entrada. O encravamento das agulhas é indicado por pequenas luzes vermelhas que se acendem no quadro, no local dessas agulhas; o movimento do comboio é assinalado pelo acendimento de luzes nas vias que o comboio vai sucessivamente ocupando.



Interruptores para regular a intensidade da iluminação das lâmpadas do quadro e dos sinais.

A intensidade máxima dos sinais deve empregar-se de dia e, em ocasiões de nevoeiro, também de noite.

TABLEAULAMPJES — lâmpadas do quadro

LAAG — mínimo

MIDDEN — médio

HOOG — máximo

SEINVERLICHTING — iluminação dos sinais

LAAG — mínimo

HOOG — máximo

Depois da passagem da circulação, o operador repõe a chave de entrada na sua posição normal e logo se apagam as luzes vermelhas indicadoras do encravamento e as de indicação do itinerário. No caso de existirem vários itinerários de acesso a uma via, estando estabelecido um para um comboio, outro que chegue encontra realizado outro, sempre que para tal o operador tenha de ter qualquer intervenção.

Conquanto seja a instalação destinada ao estabelecimento completo de itinerários, pode, em caso de necessidade, manobrar-se individualmente cada agulha por meio de chaves que se encontram no quadro, junto da representação da agulha correspondente.

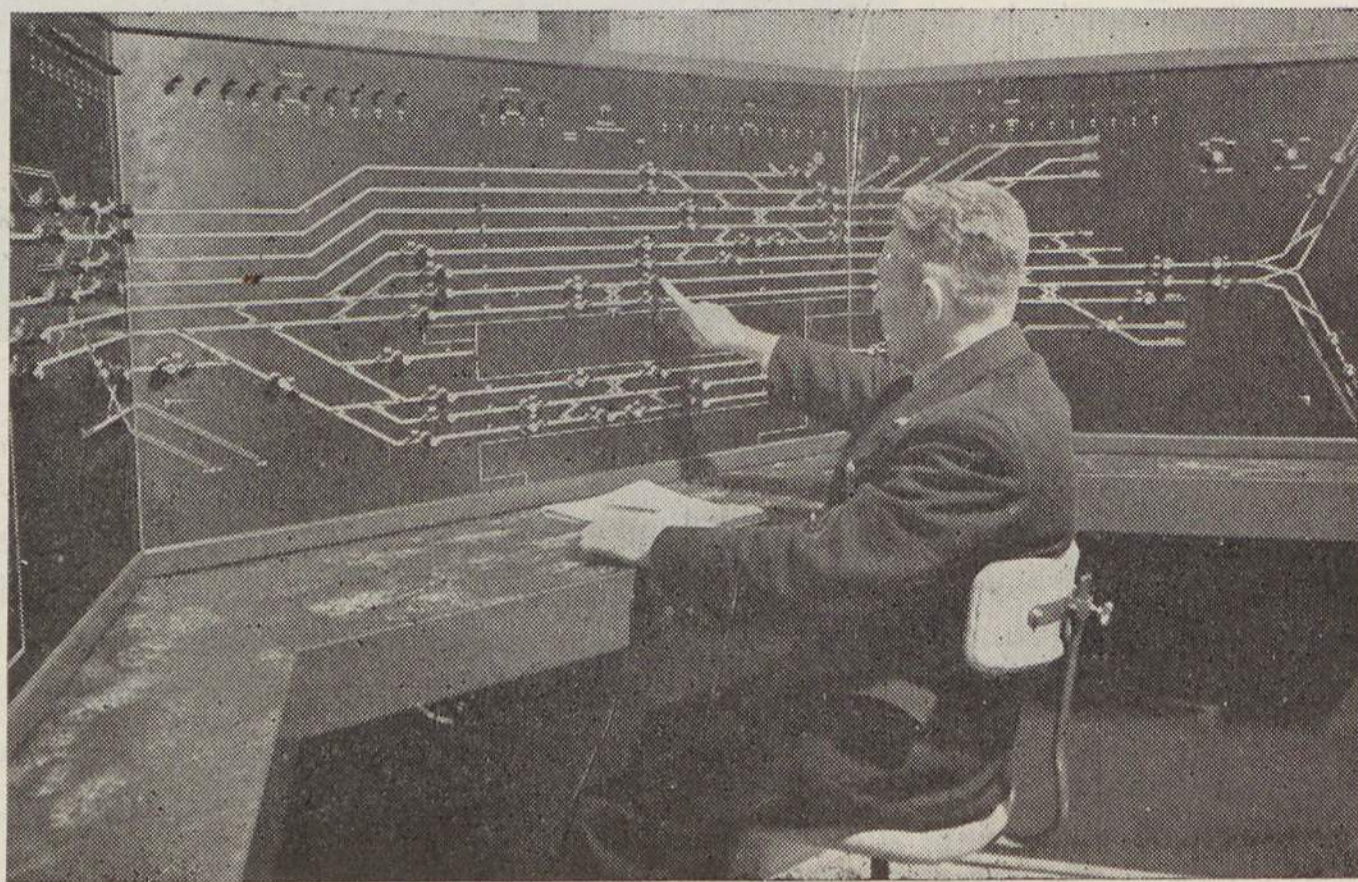
As vantagens deste sistema são tão visíveis que quase se torna ocioso enumerá-las: simplicidade, rapidez e segurança da manobra, reduzido espaço ocupado, etc.

Ilustram esta nota algumas fotografias extraídas da Instrução sobre o assunto distri-

buída pelos Caminhos de Ferro Holandeses ao seu pessoal. Nelas estão representadas as principais partes constitutivas do quadro de comando e, nas legendas respectivas, estão explicados os fins a que se destinam.

Na Europa, as instalações deste tipo são muito raras; na Holanda, existem algumas nas estações de maior importância; a que se vê na fotografia que ilustra esta nota é a da estação de Hertogenbosch. Na América do Norte, são, pelo contrário, assaz frequentes.

As instalações da C. T. C., às quais me referi no início, estão nas mesmas condições; destas, existem porém, duas bem próximas de nós, em Espanha nas linhas de Madrid à Corunha, entre as estações de Brañuelas e Ponferrada, onde, desde há cerca de dois anos, tem prestado excelentes serviços e, mais recentemente, entre Sevilha (S. Bernardo) e Utrera (linha de Madrid a Cádis).



Vista de conjunto do quadro de comando

Uma nação cujos caminhos de ferro estão desactualizados, decaídos, insuficientes, tem todas as probabilidades de ser uma nação industrialmente atrasada e econòmicamente medíocre.

Daniel Rops

Renovação das pontes da Beira Alta

Ponte de Noémi

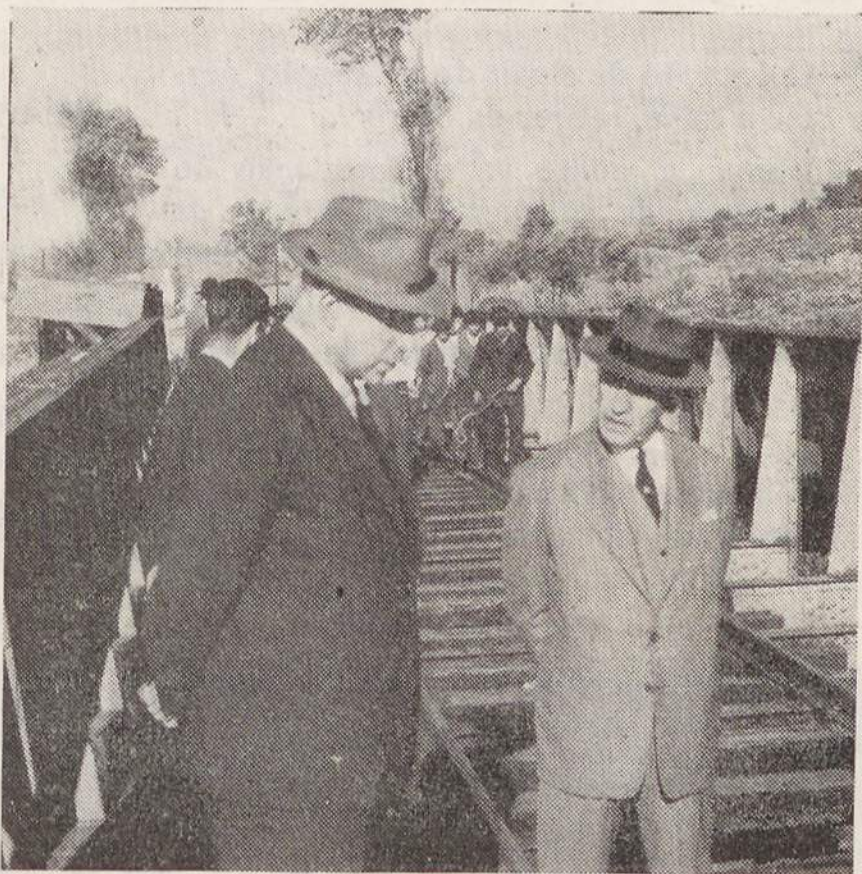
NO passado dia 16 de Outubro procedeu-se à substituição da ponte de Noémi, ao quilómetro 224,175 da linha da Beira Alta.

Trata-se de uma ponte de 43 metros, em dois tramos; a primitiva constituída por

conhecer que o trabalho feito pela Companhia não foi menos importante nem menos difícil.

Uma vez renovados os carris entre Vila Fernando e Vilar Formoso, também dentro de alguns meses, toda a linha da Beira Alta ficará em condições de permitir a passagem de todas as locomotivas, sem excepção, e a aceleração importante de todos os comboios, especialmente do «Sud-Express».

O Director-Geral da Companhia assistiu

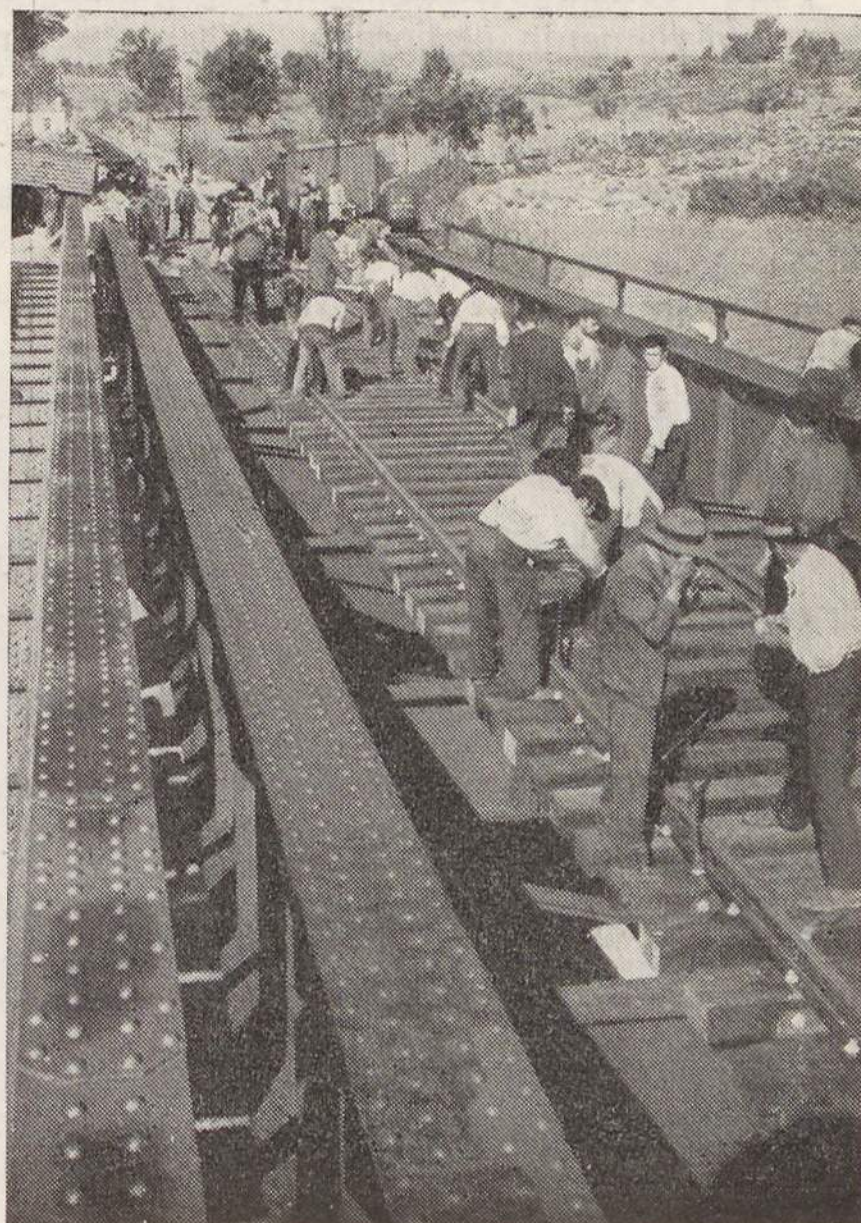


O Director-Geral da C. P., acompanhado do eng.^o Frederico Abragão, assistiu aos trabalhos da ripagem da nova ponte

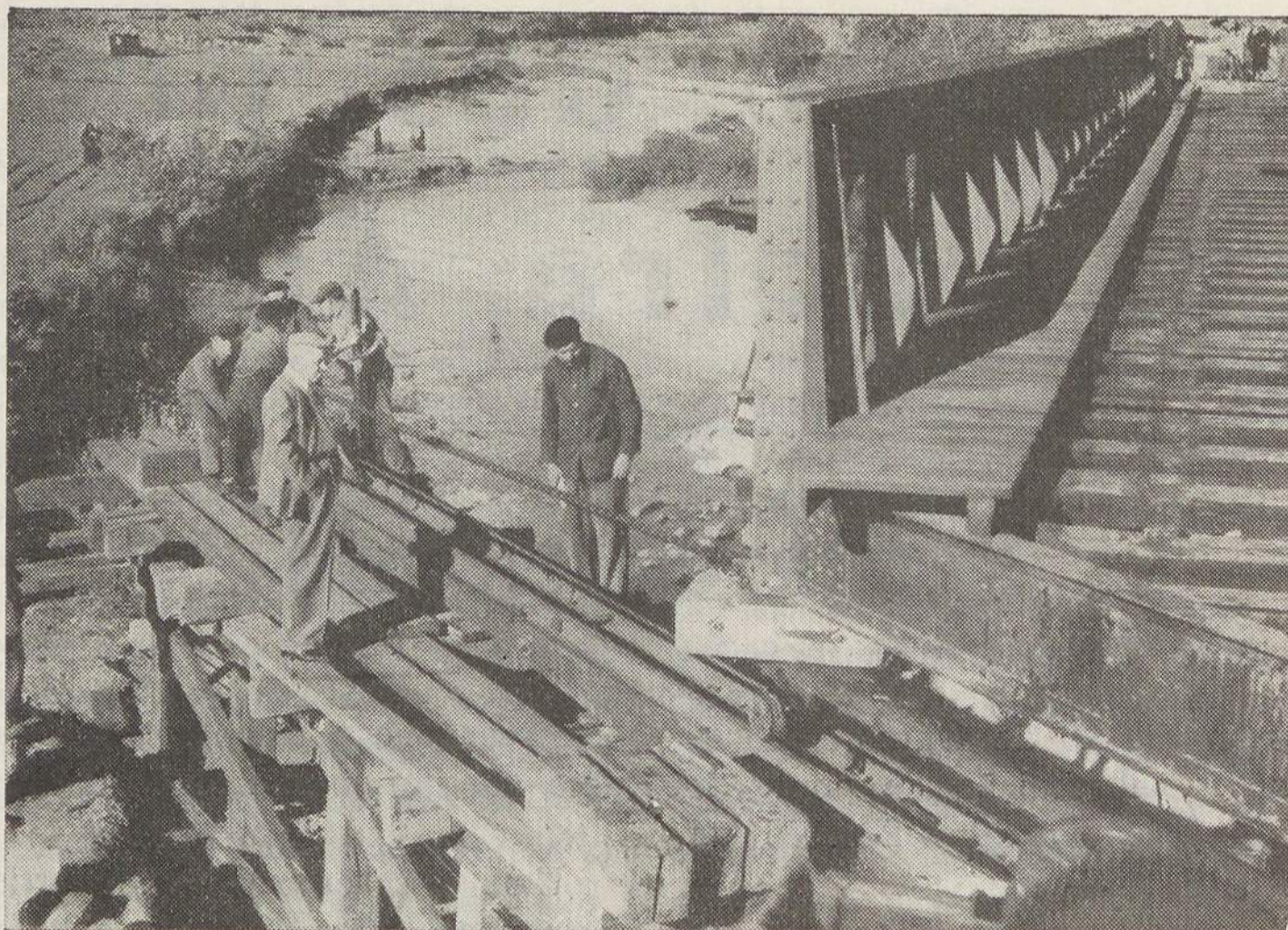
vigas contínuas de rótula, a actual por vigas de alma cheia, com 1,750 de altura, independentes.

Com a ponte de Noémi ficou concluído o grupo de 12 pontes e pontões, cuja renovação a Companhia tomara a seu cargo.

E, dentro em alguns meses, com a substituição da ponte das Várzeas, no Luso, ficará também concluído o grupo adjudicado à casa Krupp, mas para o qual é preciso re-



Reposição da linha na nova ponte



Um aspecto da ripagem

aos trabalhos de ripagem da ponte de Noémi, dando com a sua presença, não só vivo relevo àquele trabalho, como o melhor incentivo a todos que nele intervieram.

Tudo correu normalmente, segundo o plano previamente elaborado, e sem causar a mínima perturbação à marcha dos comboios, como sempre tem sido timbre da Companhia e seja qual for o comprimento da ponte.

A cronometragem das várias fases de trabalho, que damos a seguir, mostra a impressionante rapidez com que foi feito e o grau de adestramento, de resto tradicional, do pessoal técnico e operário da Companhia.

O Eng.º Espregueira Mendes, executada a ripagem da ponte, dirigiu palavras de cumprimento e de louvor a todo o pessoal.

Cronometragem das diversas fases do trabalho

1 — Passagem do último comboio na ponte velha (n.º 1320) 8 h-45

2 — Colocação de sinais de protecção, cortar a linha, retirar os carris 9 h-05

3 — Elevar a ponte velha, instalação do caminho de rolamento, preparação da ripagem (a) 9 h-10

4 — Ripagem das duas pontes simultaneamente, com o peso total de 160 ton.

início	9 h-12	}	0 h-07
fim	9 h-19		

5 — Alinhar a nova ponte, retirar as instalações de ripagem 9 h-35

6 — Colocação de apoios provisórios, alinhamento e nivelamento da nova ponte. 9 h-45

7 — Assentamento de novo da linha (trabalho feito simultaneamente com a fase 6). 10 h-00

8 — Últimos trabalhos do pormenor e dada via livre às. 10 h-15

Duração total do trabalho = 1 h-25

Julgamos digno de nota que, devido à obliquidade da ponte, o caminho percorrido na ripagem das 160 toneladas, em 7 minutos, foi de 8m,45.

(a) Começou a executar-se logo a seguir à passagem do comboio, simultaneamente com a fase 2.

Os que desistem de lutar, são indignos de viver

Salazar

O FACTOR HUMANO no caminho de ferro

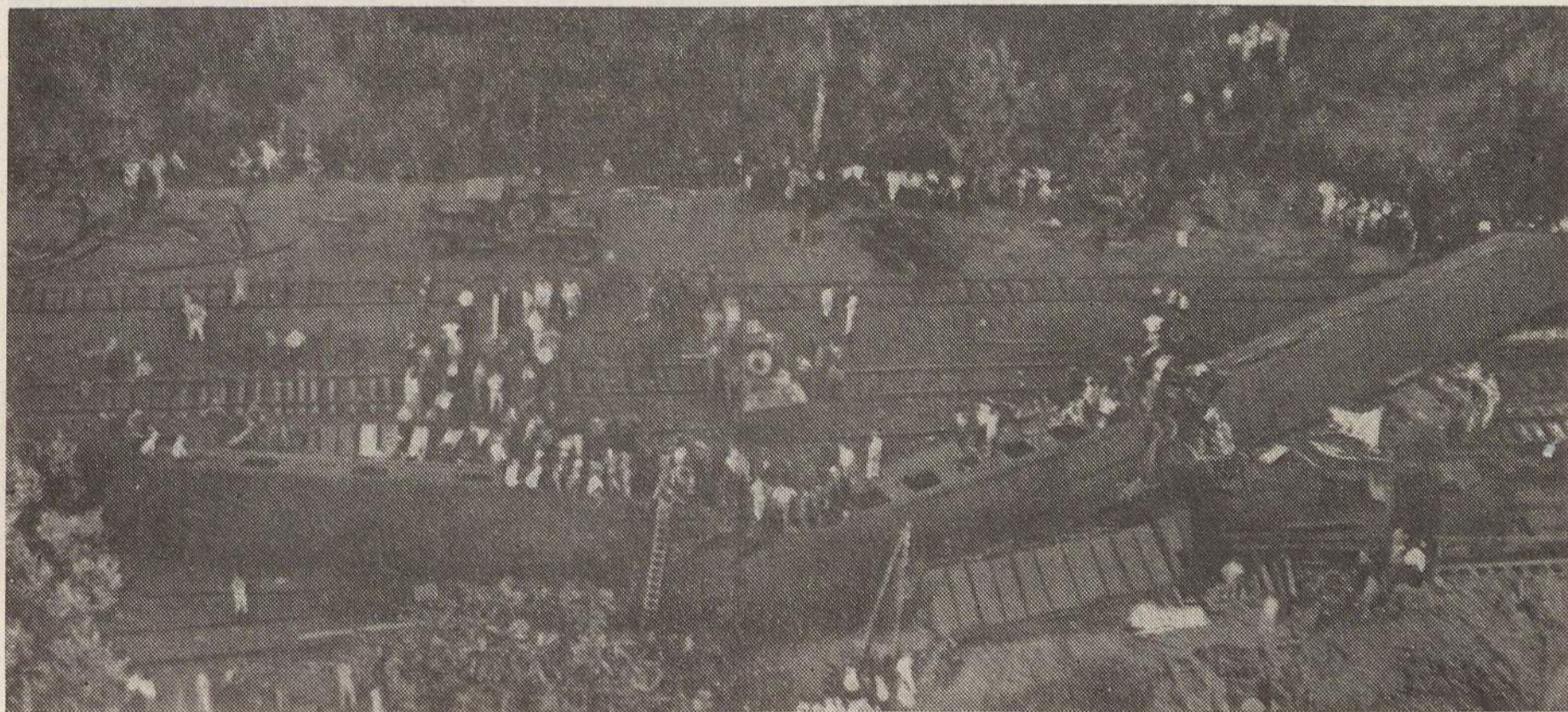
EM 19 de Julho último, na estação francesa de Bollène, descarrilou o *expresso* Ventimiglia-Paris. Em 7 de Setembro seguinte, descarrilou perto da estação francesa de Nosières, o *rápido* Paris-Nîmes.

Os caminhos de ferro franceses transportam em cada ano 530 milhões de passageiros. É certo que perante este número, as 57 vítimas daqueles dois desastres, certamente lamentáveis, representam um coeficiente de risco diminuto, sobretudo se confrontado com o do transporte por estrada, que registou, em 1956, mais de 8 mil vidas humanas. Mas os caminhos de ferro franceses habituaram o público à segurança, pode dizer-se, total — em 1955 apenas 1 passageiro morto, e acidentalmente. Por isso a opinião pública francesa se emocionou com os dois desastres, afirmando uns que a sua origem estava no aumento das velocidades dos comboios e no prosseguimento do acréscimo da produtividade da rede férrea, outros que ela se filiava no abrandamento da obediência às condições de segurança.

O jornal «Le Monde» de 6/7 de Outubro regista, a propósito, as declarações do Presidente do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro Franceses, Louis Armand, que adiante resumimos.

«Foi a primeira vez — elucida —, na história dos caminhos de ferro, que se produziram, em curto período, dois desastres com origem fundamental na inobservância, por parte dos maquinistas, dos sinais de precaução. Daí, deverem ser estudados com a maior atenção, pois estão em causa dados psicológicos relativos ao pessoal de máquinas. E enquanto a automação não tiver, neste domínio, dispensado o factor humano, este continuará a ser o elemento principal da segurança. Só as conclusões das comissões de inquérito, nomeadas para o efeito — disse —, poderão considerar-se definitivas e é com tal reserva que devem ser consideradas as declarações que se seguem.»

Em qualquer dos dois casos, o descarri-



Um impressionante aspecto do descarrilamento do rápido Paris-Nîmes, perto de Nozières. — 28 mortos e 70 feridos.

(Foto «Paris-Match»)

lamento não se teria dado se o maquinista, como é seu imperioso dever, tivesse respeitado os sinais, que foram manobrados normalmente e que se encontravam perfeitamente visíveis.

Verdade é que um acidente é sempre consequência de um conjunto de circunstâncias. Para o desastre de Bollène contribuiu a confusão que se estabeleceu entre a estação e o agente regulador na transmissão de ordens, e que fez dirigir o *expresso* para uma via paralela, em que ele não tinha necessidade de entrar; além disso, não funcionou o sinal acústico de alarme da locomotiva, sinal que deve actuar sempre que a locomotiva ultrapassa um sinal de marcha com precaução. Mas o certo é que está prevista a eventualidade de, em qualquer estação, se dirigir um comboio, sem aviso prévio, para uma linha secundária. E quanto ao sinal acústico, trata-se de uma simples precaução suplementar; o maquinista sabia que ele não funcionava — e por isso deveria redobrar de atenção aos sinais luminosos.

No caso de Nosières, diz-se que o maquinista ignorava a existência de obras de reparação da via. Mas ela tinha sido comunicada ao depósito respectivo e constituía objecto de aviso afixado no devido local. O maquinista era obrigado a consultá-lo antes da partida — mas não procedeu assim.

Todavia, destas circunstâncias não resultaria qualquer consequência se, no momento devido, tivesse sido observada a regra da obediência passiva e incondicional aos sinais, que constitui o princípio básico da condução de comboios.

Por outro lado, a pontualidade, o respeito pelos horários é elemento essencial da segurança no caminho de ferro. Assim, se em 19 de Julho os dois comboios de passageiros que seguiam o Ventimiglia-Paris, circulassem à tabela, o agente regulador não teria tido necessidade de alterar a marcha de qualquer deles. Daí, não haveria necessidade de resguardo em qualquer estação, em linha secundária, e ter-se-ia evitado o acidente.

O acréscimo de produtividade resulta sobretudo da modernização da exploração, da electrificação e da dieselização. Ora esta modernização da tracção é acompanhada, e forçosamente, pela modernização dos disposi-

tivos de segurança. E quanto à velocidade, não é de considerar como causa dos acidentes pois que os comboios circulavam a 90 Km/hora, velocidade normal desde há mais de cinquenta anos. Quanto à eventual fadiga do pessoal, também não é de considerar, pois que os dois maquinistas tomaram o serviço após o repouso normal e um deles até acabara o seu gozo de férias.

Atente-se, principalmente, em que já hoje é possível prever o momento em que os passageiros, no caminho de ferro, poderão considerar-se isentos de qualquer contingência devida a erro humano, e isto graças ao telecommando. Com base nas experiências realizadas em Connerre, na linha Paris-Mans, em 18 de Abril de 1955, já está definido o sistema que reduz automaticamente e sem qualquer intervenção do maquinista, a velocidade da locomotiva ao limite desejado, ou mesmo que ela pare sempre que ultrapasse um sinal de precaução. Se forem concedidos os créditos suficientes, a montagem desse sistema nas linhas principais poderá começar nos próximos anos.

Entretanto, porém, tem de se confiar na vigilância dos maquinistas. Ainda nas vésperas dos acidentes, o Director-Geral da S. N. C. F., Charles Boyaux, tornou a renovar e a comentar as instruções ao pessoal, relativas à segurança. Insistiu junto dos chefes de depósitos pela estreita vigilância sobre a obediência aos sinais e recomendou o acréscimo de fiscalização «de assalto», que consistem em, de quando em quando, e sem motivo técnico, accionar sinais de paragem absoluta ou de marcha com precaução, e cuja inobservância, portanto, não arrasta consequências. Este processo tem tanta mais razão de ser quanto é certo ser de admitir um possível relaxamento na vigilância, por parte dos maquinistas, habituados a deparar quase sempre com a via livre.

Ver nos dois acidentes qualquer prova de atenuação da consciência profissional dos ferroviários, constituiria grande injustiça. Qualquer que seja a sua categoria ou função, cada um dos ferroviários sofreu emoção mais intensa ainda que a do público. Os motivos que deram lugar aos acidentes constituíram casos isolados, e é com toda a energia que se procura evitar a repetição.]

Na linha do Douro

Por ADRIANO MONTEIRO

NA minha retina vivem ainda, apesar do tempo decorrido, alguns dos melhores e, também, dos piores momentos da minha carreira, nos anos em que prestei serviço no Douro.

Dalguns falarei, se alguém tiver paciência para me ler. Para tanto não desejaria que me censurassem por aquilo que possa parecer estulta pretensão de escrevinhador de imprensa.

Apenas curiosidade embuída de mórbido ferroviarismo, no desejo sempre crescente do permanente contacto com tudo que recende a caminho de ferro.

Nada melhor que o *Boletim*, se lhe merecermos abrigo.

Não é o Douro na grandeza dos privilégios que a Natureza lhe conferiu de que venho falar. Não saberia fazê-lo. Circunscreverei ao nosso meio ambiente as recordações do tempo que passei nessa Linha, embora sem poder furtar-me, por imperativo dever de consciência, à lembrança do que de belo e grandioso aí se admira.

A região atravessada pela linha do Douro, para além da Pala é das mais belas do nosso País, Beleza de que só nos apercebemos quando a sentimos bem no âmago do nosso espírito. Não é aquela beleza que consola aos primeiros contactos. Belo porque é bonito? Não. O Douro possui a sua beleza e é essa que nos encheu a alma e nela perdurará para sempre!

A originalidade desta linha sob o aspecto em que a vimos encarando, talvez se explique no facto singular de, na sua reduzida extensão, atravessar quatro das províncias do nosso pequeno País!

Mas, terminado este intróito, a que não

pude furtar-me, vamos ao que, por agora, aqui nos trouxe e é recordar assuntos da vida ferroviária:

Como se sabe, na Linha do Douro viajam muitos ingleses, nomeadamente na época de vindimas.

Não tem interesse para esta publicação ferroviária referir as suas actividades, embora para muitos constituísse autêntica novidade, como curiosíssima é a faina das vindimas no Douro, sem par em qualquer outra parte, que o saibamos.

Certo dia viajava num comboio, que não tinha paragem na estação que servia a Quinta a que se destinava, um desses muitos ingleses.

Contrariado pelo facto, pois teria que vir desembarcar a Régua, para retroceder uns bons 15 quilómetros, perguntou ao comissário da sua firma, de que se fazia acompanhar, como poderia conseguir a paragem do comboio.

A resposta não se fez demorar, até porque o comissário queria saber como reagiria o inglês em face do que lhe dissesse.

Seria uma excelente oportunidade de pôr à prova o seu espírito fleumático.

E, então, disse-lhe: Basta, aí por alturas de tal (indicou o lugar muito conhecido) puxar o sinal de alarme e o comboio parará onde pretende.

— E o que resulta disso?

— Certamente, pagar 50\$00 e o competente *Auto de Notícia* — respondeu o comissário.

O inglês pensou uns instantes e disse:

— Os 50\$00 seria o menos visto que, mais do que isso, custará o automóvel desde Régua... O *Auto*, porém, significa uma in-

fracção a que o inglês não está habituado, portanto, um acto atentatório dos nossos costumes, mas conto com a benevolência do chefe que conheço. Vou, pois, fazer parar o comboio.

No ponto que lhe foi indicado, accionou a alavanca do sinal de alarme e o comboio parou na estação.

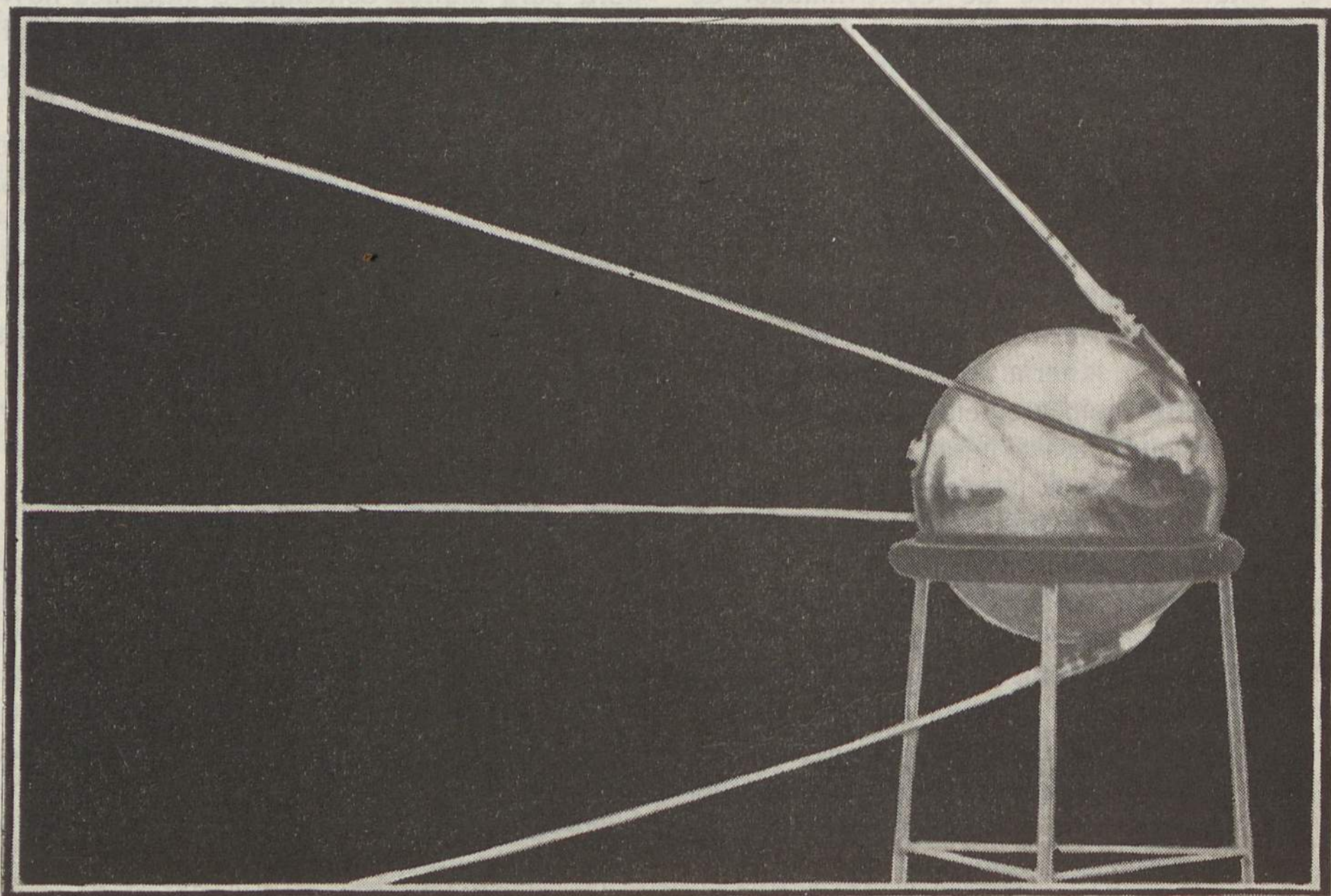
Abriu a porta da carruagem e, quando o chefe se aproximava, disse-lhe, sem a menor perturbação, no característico português dos ingleses :

— «Chefe! Pega minha mala, faz favor, eu fica aqui a pagar cinquenta escudos».

O chefe, embaraçado mas conhecedor do temperamento do importuno passageiro, falou-lhe no *Auto de Notícia*, mas o inglês tão bem se houve nas suas desculpas que o chefe resolveu suportar as consequências da sua generosidade, mandando-o em paz.

...Contado este episódio esperamos que a narração não servirá a portugueses, se é que, destes, algum se não arriscou já às consequências do atrevimento...

Este é o falado «Spoutnik» (designação russa que significa companheiro de viagem), o Satélite n.º 1, que desde 4 de Outubro gira em redor da Terra. Características: 83 kg 400, 58 cm de diametro, 28.800 km/horários. Altitude: 300 a 900 km. Possui 4 antenas e 2 postos emissores. Posteriormente foi lançado o «Spoutnik II», com mais 424 kgs. do que o primeiro e com um ser vivente — uma cadela, a Laika. Com estes projecteis faz a Humanidade a sua primeira grande conquista do Universo, primeiro passo também para a exploração da Lua pelos terrestres!



É do ler e não do saber ler que resulta a cultura

Baltazar Rebello de Sousa

SENSO COMUM

Por FIRMO NOGUEIRA SOARES

Chefe de Escritório no Serviço Comercial e do Tráfego

O *senso comum* não é mais do que o sentido que todos possuímos para nos orientar na vida. Esta qualidade, existente em grau mais ou menos elevado, é que determina a nossa maneira de ser.

Uma pessoa dotada de *senso comum* apurado é sem dúvida equilibrada nas suas relações em sociedade, e um agrupamento de pessoas possuindo todas elas este dom, constitui um todo harmónico propício ao bom entendimento.

Devemos, pois, cultivar o *senso comum* como meio de melhor convivência.

Nem sempre a uma maior inteligência ou mais elevada cultura corresponde grau de mais apurado bom *senso*, embora aqueles requisitos possam facilitar, como aliás em tudo na vida, a prossecução de um objectivo. Tenho conhecido pessoas portadoras de cultura altamente desenvolvida e outras de inteligência viva com fino espírito para recepção e desenvolvimento de ideias, a quem a baixa cota de *senso comum* de que são dotadas tem trazido contrariedades grandes na vida. É a desconexão no seu proceder que lhes acarreta situações por vezes difíceis, por destruírem num momento de menos atenção tudo, ou quase tudo, quanto o seu saber ou percepção das coisas havia construído.

Para se cultivar o bom *senso* é preciso, acima de tudo, estar-se de posse de um outro precioso bem a ele inerente — a calma. Com efeito, onde a calma não existe, reside o clima propício às resoluções intempestivas, denunciadoras de deformação, quantas vezes momentânea apenas, do sentido das realidades.

Quem é dotado da faculdade de poder encarar os factos sem se diminuir no propósito da sua apreciação, pelo alheamento à reacção brusca e explosiva resultante da contrariedade que aos seus sentidos ocorre quando o sentimento se opõe ao objecto em presença, tem desde logo, a seu favor, a força serena e clari-vidente que conduz ao melhor julgamento.

Esta força pode chamar-se o triunfo do bom *senso*.

Na vida prática, no quotidiano das nossas actividades, deparam-se-nos a cada passo, para resolução, problemas que, para evitarmos procedimento oposto à boa ética, nos forçam a neles nos debruçarmos com a máxima atenção. É nesses momentos que necessitamos estar de posse das nossas melhores faculdades sensitivas para cabalmente desempenharmos a missão que se nos depara. Essa missão tem de encarar-se tanto quanto o conhecimento nos aconselha, mas nunca poderemos menosprezar o sentimento que ordena, na boa moral, a consumação da nossa actividade. E é nesses momentos, em que por vezes o conhecimento não é completo, que temos de nos valer do sentimento que, não atraindo o melhor sentido das coisas, permita dar o mais adequado rumo ao problema. Continua aqui a actuar o sentido do bom *senso*.

Este sentimento de que estamos tratando tem, quanto a nós, importância do mais largo alcance. Por ele podemos ver facilitadas as relações de sociedade, conduzindo, no mais completo espírito de compreensão das ansiedades que tantas vezes dominam essa mesma sociedade, as reacções postas ao nosso discernimento, de modo a fugir ao sempre pernicioso juízo precipitado e por isso mesmo quantas vezes menos justo. É, portanto, no refúgio do nosso bom *senso* que encontramos o melhor lugar para nos quedarmos contemplativos das coisas da vida e obtermos, de nós próprios, a maneira mais adequada à apreciação, não só das nossas próprias acções como também das praticadas pelos outros, podendo extrair assim, dum sereno exame crítico, ilações conformes à melhor justiça.

Cabe aqui perguntar o que vem a ser a melhor justiça. Ela é, em nosso entender, a acção que se desenvolve no sentido de dar a cada um aquilo que lhe pertence, por reflexo

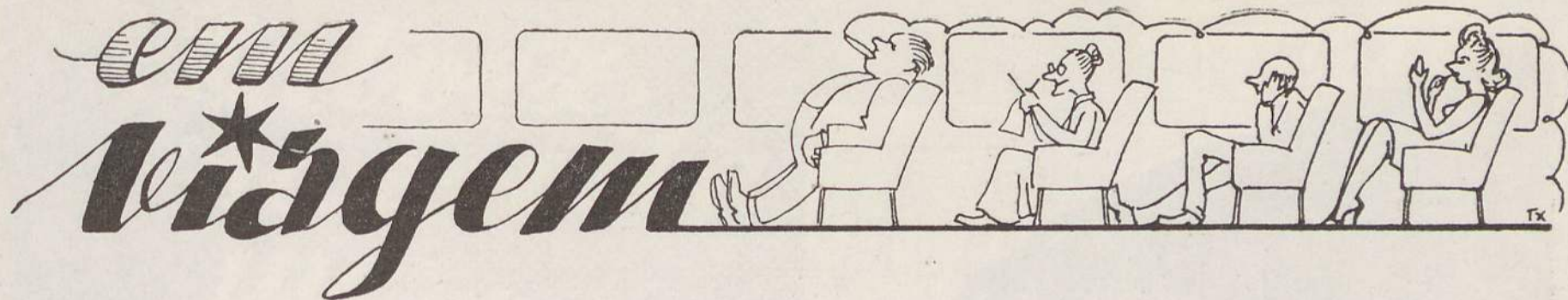
Actualidades ferroviárias



Realizou-se em fins de Outubro último, em Roma, a Conferência Anual dos Ministros dos Transportes. Eis as delegações portuguesa e espanhola: (da esquerda para a direita) D. Pavenal Lorenzo Ochando, Director-Geral dos Transportes de Espanha; Eng.º Espregueira Mendes, Director-Geral da C. P.; Eng.º Luís Costa, da Direcção-Geral de Transportes Terrestres; Gen. Vigón, Ministro das Obras Públicas de Espanha; Gen. Gomes de Araújo, nosso Ministro das Comunicações; D. Oyarzin, Secretário de Embaixada (Espanha), D. Carral, Secretário-Geral do Ministério de Obras Públicas (Espanha) e D. Repáraz, professor da Faculdade de Engenharia Civil de Espanha

do acto praticado. Se cada um tiver o que o merecimento do seu proceder impõe, logo terá achado justiça, e esta só pode conduzir à tranquilidade que à consciência da pessoa responsável traz a conformação plena, vendo-se aquela sempre dignificada na sua condição humana, seja qual for o sentido em que a acção tenha tido o seu julgamento, coercivo ou laudatório.

aquele que possa aliar ao conhecimento pleno do que foi praticado pelo julgado, bom senso no mais alto nível. Por isso terminamos com a convicção de que o sentido de que vimos de tratar pode ter decisiva influência na boa administração de justiça — ponto luminoso e atraente onde se fixam todos os anseios que têm impellido, desde todos os tempos, a Humanidade na senda da mais estrénu e bela luta.



Por terras transmontanas

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

TAMBÉM eu este ano fiz como os franceses: vindo de Paris, resolvi passar as férias em Portugal. Tomei o «Ibéria-Expresso», onde viajei acompanhado por um ruidoso grupo de campistas, quase tudo do sexo feminino, que vinha acampar no Ofir e gozar de clima salino, entre os pinhais do Norte de Portugal. Eu fui para as Pedras Salgadas, de que guardava saudosas recordações e onde permaneci durante três deliciosas semanas, em companhia de velhos amigos, entre os quais o antigo Director-Geral da C. P., Eng.º Lima Henriques, cliente n.º 1 da estância, pela sua longa e nunca interrompida frequência.

Nas termas, apesar de estarmos em pleno Verão, havia menor frequência que nos mais anos — diziam — e esta composta da burguesia em descanso ou tratando das vísceras avariadas. Mocidade pouca e recatada. Ah, bons tempos das Pedras e do Vidago, com esbeltas raparigas e uma rapaziada divertida à procura de noiva, que lhes davam animação e encanto, em bailes, torneios náuticos no lago e burricadas ao alto da serra de Bornes, em que as alimárias se encostavam aos silvados dos caminhos, arreliando a caravana e rompendo as meias das senhoras, mas, apesar disso, todos vinham com vontade de tornar.

Agora, como disse, gente pacata e pouco comunicativa, mas, paradoxo singular: os hotéis tinham menor frequência, a maioria dos aquistas trazia os seus automóveis, o que ou-

trora raro acontecia, mas os comboios tinham maior número de passageiros. É que se apoderou do público um anseio de viajar, que ninguém pode estar quieto.

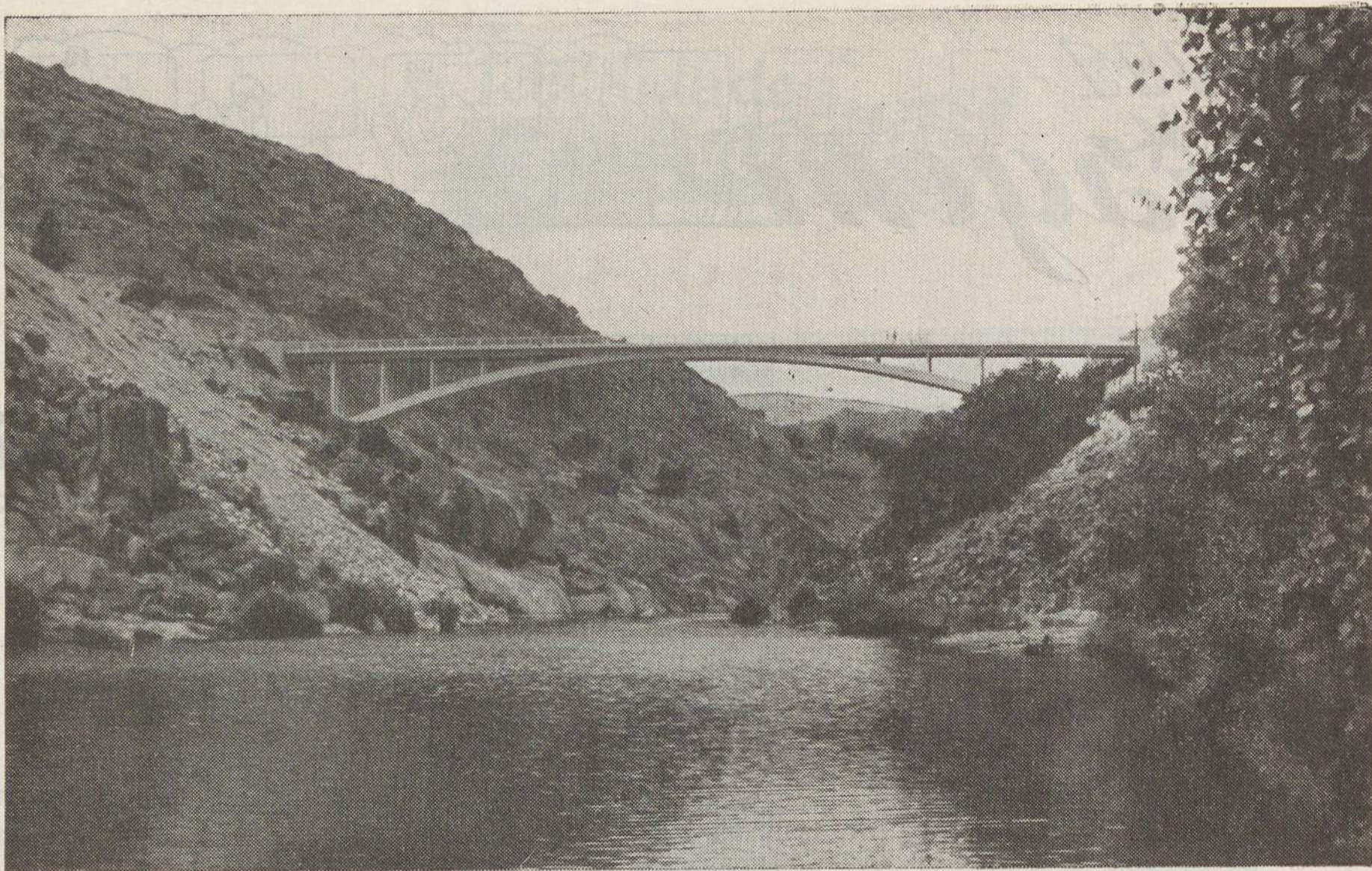
Finda a cura, fui de longada até ao Minho, voltando depois a Trás-os-Montes, e como o automóvel que me levava tinha matrícula francesa, foi um nunca acabar de atenções, nas terras por onde passávamos, principalmente dos agentes de trânsito e dos colegas do automobilismo, deixando-nos passar afectuosamente.

Que grande país de turismo para que Portugal está fadado!

Mas nem tudo são rosas e estas têm espinhos que picam como alfinetes. Quando parávamos para meter gasolina ou para descansarmos uns instantes à sombra duma árvore acolhedora, logo aparecia um velho de varapau a solicitar uma esmola, com o sorriso magoado de caminheiro asceta ou bíblico. Se não me engano, a taxa de turismo tinha inicialmente uma parte destinada à mendicidade, mas se assim não é os municípios que matem a fome a quem a tem e não deixem esse encargo a quem passa, o que, aos olhos dos estrangeiros, nos enche de vergonha.

O pior, ainda, é que em muitos sítios em que parávamos, tínhamos a cercar o automóvel grupos de crianças lavadinhas e de bibes passados a ferro, com as mãozinhas estendidas pedindo um tostãozinho.

Isto é uma ignomínia que tem de acabar,



Ponte de Abreiro, sobre o Tua

pois trata-se duma indústria nascente, em que os pais são os responsáveis e os beneficiários.

Deixemo-nos, porém, de coisas tristes, porque temos na jornada um dever a cumprir: ir a Alijó e inclinarmo-nos diante do busto de José Rufino, que tanto engrandeceu a sua terra e o seu concelho e que foi um dos meus maiores amigos.

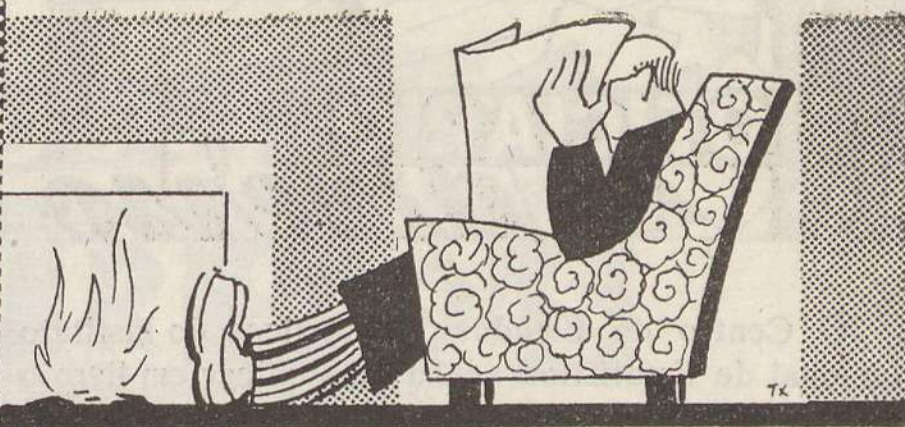
Prestada essa grata homenagem, seguimos para Abreiro admirar a nova ponte rodoviária sobre o Tua, a jusante da do Diabo, que a cheia de 1909 deitou abaixo e que só agora, 48 anos depois, foi substituída. A ponte é da autoria dos engenheiros Correia de Araújo e Campos de Matos, que se podem orgulhar da sua obra. Tem 103 metros de comprimento, 6 de rodagem, dois passeios laterais de um metro e tem o arco mais abatido de todas as pontes da Europa. Está a 32 metros sobre o o nível das águas do Tua e destina-se a ligar Moncorvo e Vila Flor com Murça e Vila Real, cuja estrada está quase concluída. Foi um grande melhoramento para o sítio, pois a ponte do Diabo, muito estreita, só dava passagem a peões e a cavalidades, por córregos estreitos onde os cavaleiros tinham, às vezes,

que desmontar para não caírem no Tua. Agora a ponte de Abreiro, passando sobre a estação ferroviária do mesmo nome, dá a este acesso por um ramal rodoviário.

Uma esplêndida estrada conduz a Vila Flor e, de lá, a Moncorvo e Freixo de Espada-à-Cinta, assim como a Riba-Côa, pela nova ponte da Barca d'Alva, sobre o Douro.

A deliciosa viagem por terras transmontanas teve por fim um episódio burlesco. Ao passarmos diante duma estação da linha do Sabor, Carviçais ou Freixo de Espada-à-Cinta, parámos a meter água no carburador. Um comboio vindo do Mogadouro ou de Miranda do Douro, havia despejado ali uma multidão de romeiros ou de feirantes que reuniam no pátio as suas compras entre as quais duas grandes melancias. Um romeiro proclamava que a maior era a dele, enquanto uma velhota contestava a propriedade. Ralhos, nomes feios soltados mutuamente, até que o homem enfurecido disse à pobre velha que não seria para ela nem para ele e recuando um passo, como quem jogasse o futebol, deu-lhe um pontapé tão vigoroso que a melancia, elevando-se no ar, desfez-se em mil bocados...

talvez não saiba que...



Condensado por JOSÉ JÚLIO MOREIRA

■ Ainda estava em rodagem, em Hollywood, o filme «Uma Ilha ao Sol», e recentemente apresentado em Lisboa, e já afluíam aos milhares cartas de protesto dirigidas ao Ministério da Defesa dos E. E. U. A., pedindo que se impedisse a projecção da película diante dos membros das forças armadas.

É que o filme, realizado por Daryl Zanuck, apresenta pela primeira vez, na história do cinema americano, um caso de amor feliz entre um negro — Harry Belafonte, o excelente intérprete da película «Carmen Jones» — e uma beldade de raça branca — a grande actriz Joan Fontaine.

Consta que, na Carolina do Sul, a Assembleia Legislativa multava com 5.000 dólares (150 contos) cada proprietário de cinema onde a fita fosse projectada!

■ Uma das características da nossa época é a dos «recordes» e máximos.

Conseguidas com ou sem espírito de emulação essas metas constituem alimento quotidiano dos jornais e revistas, bem como assunto predilecto de numerosas conversações.

Apresentamos, a seguir, alguns máximos mundiais atingidos pelo Caminho de Ferro, que foram obtidos, é óbvio, com um único objectivo — o de assegurar o transporte de passageiros, nas melhores condições:

— Altitudes máximas de linhas férreas:

Chile — C. F. de Antofagasta	4.826 m
Peru — C. F. Central	4.821 m
Bolívia — C. F. Boliviano	4.788 m

Comprimento de túneis ferroviários

Suíça — Simplon II — C. F. Federais	19,821 km
Suíça — Simplon I — C. F. Federais	19,801 km
Itália — Apeninos C. F. do Estado	18,516 km

Comprimento de plataformas de estações

Índia — Sonapur	797 m
Índia — Khargpur	776 m
Rodésia — Bulawayo	760 m

Pontes ferroviárias:

E. U. A., Utah — Great Salt Lake Viaduct	20.659 m
E. U. A., N. Orleans — Huey P. Long Bridge	7.667 m
E. U. A., California — Bay Bridge	7.387 m
Moçambique (província portuguesa ultramarina) — Ponte do Zambeze	3.981 m

Bitolas de via férrea

Índia, Paquistão, Ceilão, Espanha, Argentina e Chile	1,676 m
Portugal (via larga)	1,665 m
Irlanda, Eire, Sul da Austrália, Brasil U. R. S. S., Finlândia	1,600 m
Grã-Bretanha, Canadá, E. U. A., México, Continente Europeu (excepto Portugal, Espanha, Rússia e Finlândia), Egipto, Turquia, Austrália, China	1,435 m
S. Austrália, Tasmânia, Nova Zelândia, Sul e Oriente Africano, Costa do Ouro, Nigéria, Sudão, Japão, Índia Oriental, Suécia, Noruega	1,067 m



Punto Alto, no Chile, a 4826 m. de altitude, onde trepa o caminho de ferro mais alto do mundo

Ásia Menor e Argélia	1,05 m
Índia, Paquistão, América, do Sul, Malásia, Sião, Indo-China, Portugal Elre, México, América Central, Colombo, Peru	0,914 m
Suécia	0,891 m
Índia e Ceilão	0,750 m
Índia, Paquistão e América do Sul	0,600 m

NOTICIÁRIO diverso

O Centro de Estudos Económicos do Instituto Nacional de Estatística acaba de publicar em livro o valioso trabalho apresentado ao II Congresso dos Economistas Portugueses pelos Drs. Prof. Faria Lapa e Torroais Valente, Economistas da C. P., subordinado ao tema: «Industrialização e Transportes no Continente Português».

— O eng.º António Ferreira de Almeida, da Direcção-Geral, foi nomeado representante da C. P. na Comissão nomeada pelo Ministro das Comunicações para estudar o problema ferroviário da região de Lisboa.

— Anuncia-se para breve a publicação do II volume da valiosa obra «Caminhos de Ferro Portugueses — Esboço da sua história», da autoria do eng.º Frederico Abragão.

— A Sociedade «Estoril» procede actualmente à reorganização dos seus esquemas de trabalho, com vista a uma maior eficiência dos serviços e a uma melhor utilização do pessoal. Prevê-se que a partir de 1 de Janeiro do próximo ano se introduzam importantes alterações em muitos ramos da actividade ferroviária daquela Sociedade, sobretudo no tocante a organização de escritórios e do Serviço de Fiscalização e Tráfego.

Percursos em linha recta (Máximos mundiais):

<i>Austrália — Transcontinental Australiano, em Nulharbor Plain</i> (328 milhas)	525 km
<i>Argentina — C. F. Argentinos, em Junin</i> (205 milhas)	328 km
<i>Rodésia — C. F. da Rodésia, em Sawmills</i> (70 milhas)	122 km

Efectivos em pessoal ferroviário (estatística referente a 1955)

<i>U. R. S. S.</i> 2,6 milhões (exactamente 2.655.815)	
<i>E. U. A.</i> . 1, milhão (» 1.064.705)	
<i>Índia</i> . . 980 mil (» 987.116)	
<i>Alem. (Ori. e Oriental</i> 700 mil (» 703.500)	
<i>Inglaterra</i> 560 mil (» 563.040)	

■ Sobre a cúpula da Torre Eiffel, a 318,20 metros de altura, vão plantar-se «edelweiss», as célebres flores dos precipícios dos Alpes.

Trata-se de satisfazer uma oferta do Centro Cultural dos Dolomitas.

■ Em Bucareste (Roménia) foram estabelecidas, obrigatoriamente, as seguintes proibições: as mulheres não podem sair sós, depois do pôr do Sol; não podem usar decotes. Penas: simples, 3.500 francos (224\$00); reincidência, seis meses de trabalhos forçados.

— Prosseguem com regularidade os trabalhos de electrificação da linha Lisboa-Entroncamento. Já se fez a ligação da corrente eléctrica, pelo respectivo cabo, até à estação de Setil, tendo-se já efectuado, com os novos comboios, diversas viagens experimentais até àquela estação.

— A «Revue des Voyages», magnífica publicação parisiense da Companhia de Wagons-Lits, dedicou um dos seus últimos números especiais a Portugal. A par de valiosos artigos sobre o turismo nacional, a revista insere interessantes assuntos sobre o nosso caminho de ferro.

— Após a renovação das pontes da linha da Beira Alta — a concluir nos primeiros meses do próximo ano — projecta a C. P. reforçar umas, substituir outras das pontes da linha da Beira Baixa, do Douro, Leste e ramal de Cáceres.

— O técnico americano H. Lee Weber, prosseguiu com a II parte das suas lições relativas ao acréscimo da produtividade das Empresas, iniciativa, conforme dissemos já, da Associação Industrial Portuguesa. As lições abrangeram o período de 4 a 12 de Novembro e a elas assistiram diversos funcionários da C. P..

— Na linha de Cascais, começaram os preparativos para a substituição, no troço de Algés à Cruz Quebrada (via descendente), da via clássica pela nova via elástica e carris soldados sobre travessas de betão. A Sociedade «Estoril», que já equipou assim as duas vias entre Cais do Sodré e Belém, pensa estender a sua aplicação a toda a linha.

— Em França, com a colaboração da S. N. C. F., acaba de ser construída a SOFRERAIL — Sociedade Francesa de Estudos e de Realizações Ferroviárias para o Estrangeiro. Funcionando como organismo consultor e construtor, a SOFRERAIL pretende dar o seu concurso a todas as empresas ferroviárias estrangeiras que dela necessitam. Nos E. U. A. e na Inglaterra já existem organismos desta natureza. É director da SOFRERAIL, o eng.º Porchez, Director-Adjunto da S. N. C. F. e os principais estudos para os quais a SOFRERAIL pode dar concurso são: traçados de via, trabalho de arte, infraestruturas, sinalização, modernização de via férrea — especialmente electrificação — locomotiva de todos os tipos, automotoras eléctricas e diesel, carruagens metálicas, vagões de tipo corrente ou especial, organização conjunta de explorações e concentrações ferroviárias, elaboração de cadernos de encargos e especificação, controle e eventualmente direcção de trabalhos e de fornecimentos.

— Realizou-se em 13 de Outubro p. p. uma festa de confraternização dos ferroviários dos Caminhos de Ferro do Porto à Póvoa e Famalicão. A bandeira da antiga Tuna dos empregados daqueles caminhos de ferro foi para o efeito emprestada pela Direcção-Geral da C. P.. À festa assistiram, entre outros, os antigos Administrador e Director daquela Companhia em 1925, Ricardo Spratley e António Ferreira da Silva Brito.

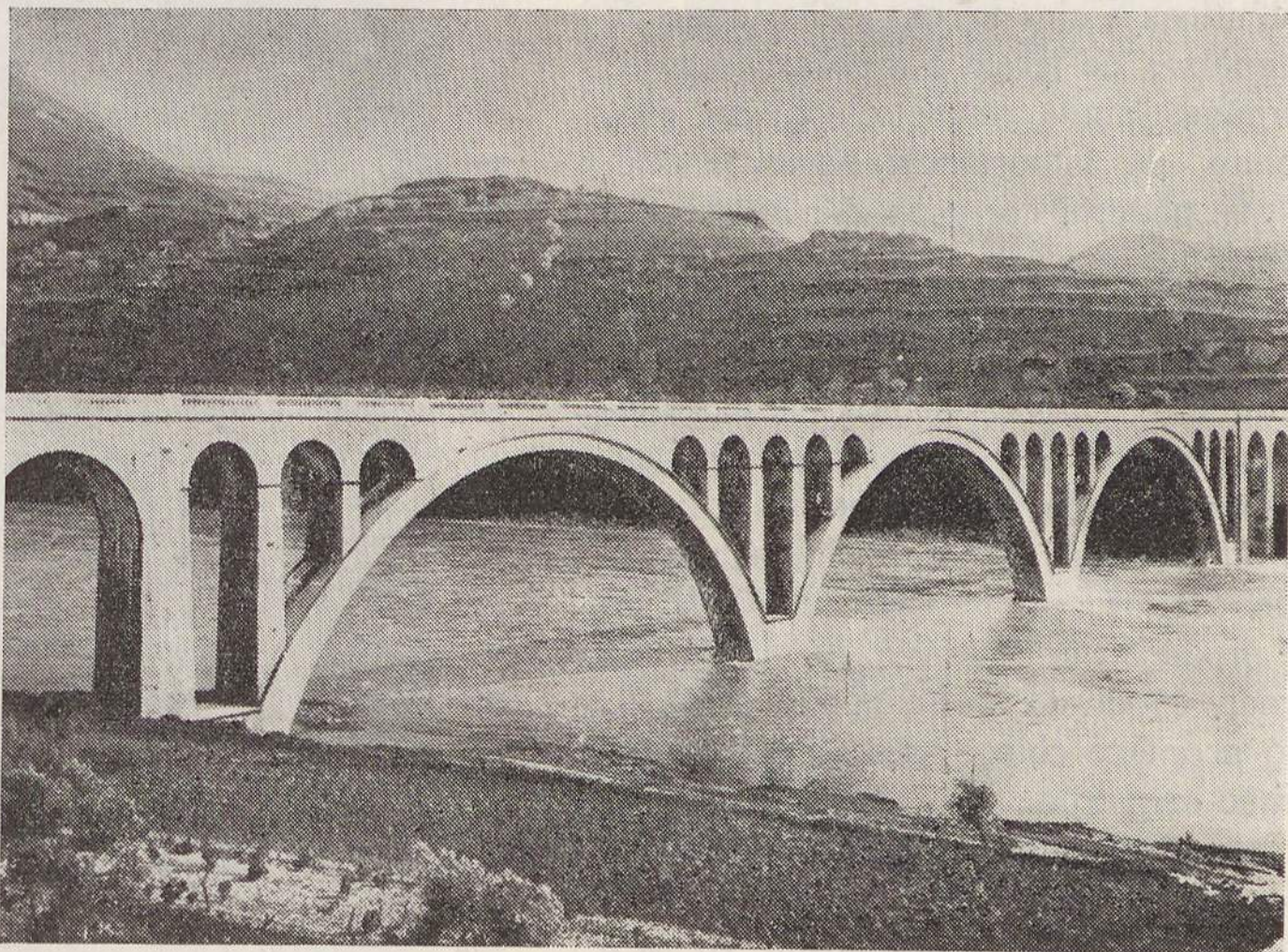
— Completou 70 anos, no passado dia 4 de Novembro, o mais antigo e famoso comboio internacional da Europa — o «Sud-Express»

Os **nos**so**s** CONCURSOS

Divertindo-se, pode ganhar dinheiro

PRÉMIOS — 300\$00

Localizada em pleno coração do Douro, esta ponte foi construída há mais de 30 anos pelos Caminhos de Ferro do Estado com o objectivo de levar a via férrea, por Lamego, até Vi-seu. O projecto não foi realizado. Presentemente esta magnífica ponte de pedra está ao serviço da estrada, para o que foi devidamente alargada. A seu lado mantém-se ainda a antiga ponte rodoviária de ferro, que não será tão cedo demolida - certamente por o custo da demolição ser maior do que o seu valor como sucata...



N.º
6

COMO SE CHAMA ESTA PONTE?

Resultado do Concurso n.º 4

Solução: Barco «Évora».

Concorrentes premiados: Hilário Baptista Marucho, factor de 2.ª classe em Moledo do Minho; José António Dias, factor de 2.ª classe em Olivais e José Maria Miranda, electricista de Telecomunicações, em Campanhã.

Concurso «OS AMIGOS DO BOLETIM»

Tem sido enorme o êxito obtido entre os nossos leitores com este concurso que a amável deferência da Administração da Companhia nos permitiu lançar. Mais de 250 livros foram já entregues a *assinantes que propuseram novos assinantes*.

O concurso terminará, impreteivelmente, em 31 deste mês. Repetem-se as bases do certame:

Por 6 ou mais assinaturas (1 livro da História dos Caminhos de Ferro (valor 140\$00), do Eng.º Frederico Abragão).

Por 4 a 5 assinaturas propostas (1 livro dos Caminhos de Ferro na Literatura (valor 65\$00), do Eng.º Frederico Abragão).

Por 1 a 3 assinaturas propostas (1 Agenda do Boletim (valor 20\$00), com as 52 melhores fotografias que figuraram na exposição do Centenário.

Para receberem as publicações, **que serão imediatamente entregues**, deverão os concorrentes enviar as propostas — em postal ou carta — para «Concurso dos Amigos do Boletim» — Direcção do Boletim da C. P. Estação de Santa Apolónia — Lisboa.

Qualquer indivíduo, mesmo que não seja ferroviário, poderá ser assinante do *Boletim*.

O espírito de precaução no Trabalho

O homem é, na verdade, «um desconhecido», como já foi afirmado, em variados aspectos, até mesmo no ponto de vista da incidência, a que o seu corpo está sujeito, de acidentes de trabalho. Só na aparência, na verdade, é simétrico ou equilibradamente proporcionado o seu corpo. Na realidade, ou seja, no aspecto, aliás tão importante, do valor de produção de trabalho, os órgãos do corpo humano que são, fisicamente, idênticos e simétricos, estão longe de serem «iguais», de terem o mesmo valor. E certos órgãos, ainda naquele aspecto, são, em absoluto, de importância bastante diferente da que poderia corresponder às respectivas proporções físicas.

É de citar, por exemplo, o braço direito que é, sem dúvida, de maior valor que o braço esquerdo, embora ambos muito valiosos evidentemente, e o inverso se verifica, naturalmente, quando se é canhoto. A perda do braço direito está, assim, avaliada, segundo estudos feitos, na quebra de 80 % do poder de produção do operário, ao passo que a do braço esquerdo corresponde a 50 %. O mesmo acontece com a mão direita em relação à mão esquerda.

Mas as pernas, ou os pés, têm ambos idêntico valor, o que não deixa de ser bastante importante, pois cifra-se em 70 % a quebra do valor produtivo de um operário que ficou sem uma perna, ou em 60 % no caso de perder um pé.

A perda de um olho equivale à quebra de 33 1/3 % do valor produtivo, e a dos dois olhos a 100 %.

A limitação de movimentos do ombro direito cifra-se em 50 % de perda de valor produtivo, diferente, porém, da referente ao ombro esquerdo, que é de 30 %. Só o dedo polegar direito, por si só, influi em 20 % do valor de produção de trabalho; o polegar esquerdo, em 15 %; o indicador direito, em 15, o esquerdo, em 12, etc.

Por seu turno, a ancilose dum dos joelhos está avaliada em 48 % de perda de valor de produção; a de outras articulações, em 10 a

15, ao passo que uma lesão grave no tórax determina a perda de 50 % de valor produtivo, a fractura da bacia, 84, etc.

Nada mais desigual, ou desarmónico, como se vê, do que as diversas partes do corpo humano no aspecto, tão importante, da produção de trabalho.

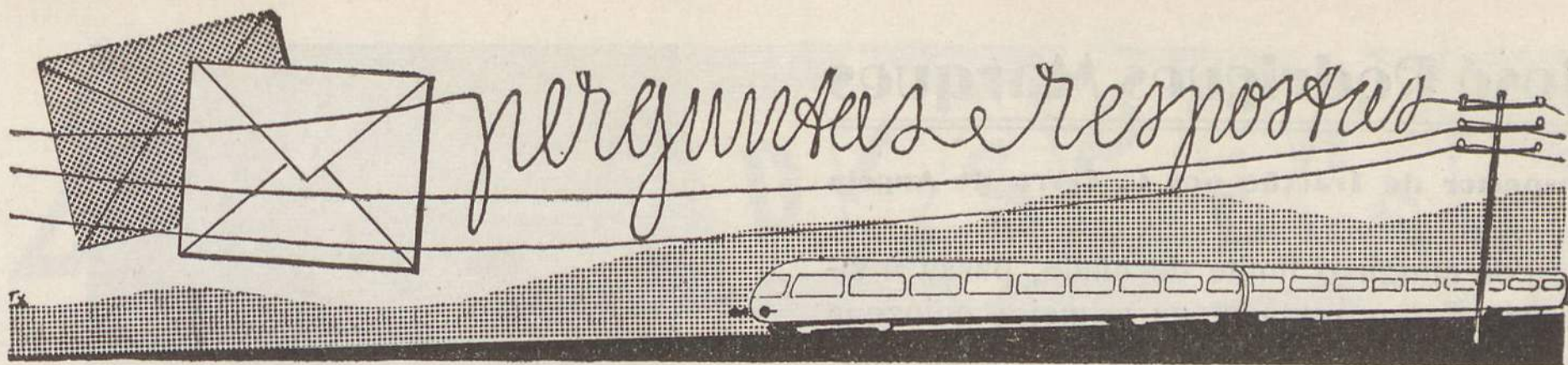
A sua representação gráfica não pode



O HOMEM, ESTE DESCONHECIDO
Representação do corpo humano de harmonia com o valor relativo atribuído a cada uma das suas partes em caso de acidente de trabalho

deixar assim de corresponder a uma figura absolutamente disforme, bastante diferente do seu aspecto físico de equilibradas proporções. É o que indica o sugestivo desenho, aqui reproduzido.

(Do « Boletim do Porto de Lisboa »)



Divisão da Exploração

Serviço de Movimento

Pergunta n.º 259/Cons. n.º 1977 — O comboio n.º 9173 chegou a Louzal às 13-01 h (atrasado) e partiu às 13-15 h. Como nesta estação tinha origem o comboio n.º 9166, que partiu à sua hora, 13-10 h, e que não tinha cruzamento fixado com o comboio n.º 9173, agradecia ser informado se é necessário o fornecimento de alguns modelos aos comboios em referência.

Resposta — No caso que indica não há que fornecer qualquer modelo aos comboios n.ºs 9166 ou 9173, visto que o comboio n.º 9166 só é considerado como tal às 13-10 h e partiu à sua hora.

///

Pergunta n.º 260/Cons. n.º 2000 — A composição do comboio n.º 18784 compunha-se de 11 veículos, sendo 9 LL e NN, carregados de minério sem cilindros e 2 Df vazios à cauda. Como à cabeça do comboio se encontrasse um Lf em 2.º lugar, carregado, foi por mim exigido que o mesmo fosse colocado em 6.º lugar da composição, visto não haver mais nenhum veículo carregado para guarnecer a última parte da composição.

Existindo dúvidas por parte de determinados agentes sobre se este serviço era desnecessário, agradeço dizer-me se procedi bem. Cumpri com a 7.ª regra da Tabela de Frenagem.

Resposta — De harmonia com o estabelecido nas regras 2.ª e 7.ª da Tabela de Frenagem, devia colocar-se um freio na primeira terça parte da composição, e o outro devia ser o último ou o penúltimo veículo da cauda, visto que só havia dois freios.

Serviço da Fiscalização das Receitas

Pergunta n.º 310/Cons. n.º 1876 — Peço dizer-me se está certo o processo da taxa a seguir indicado:

Pequena velocidade, de Évora para a Arrifana, um vagão com 30 porcos, 6 bácoros e 4 leitões.

Carga e descarga pelos Donos

(Utilizados 1 vagão na via larga e 2 na via reduzida)

Distância 415 km.

(Aviso ao Público B n.º 89 (2 porcos excedentes))

Transporte	$2\$60 \times 415$	=	1 079\$00
Excedente	$\$04 \times 2 \times 415$	=	33\$20
Evoluções e manobras			20\$00
Transbordo			50\$00
Registo e Aviso			8\$00
Desinfecção	$30\$00 \times 2$	=	60\$00
Total			1 250\$20

Resposta — Está certo o processo de taxa apresentado.

///

Pergunta n.º 311/Cons. n.º 1904 — Peço informar-me se qualquer documento de viagem dentro das Zonas das tranvias dá direito à aplicação do disposto no Art.º 11.º da Tarifa Especial n.º 1 — Passageiros, ou se são excluídos os passes de favor, anexos de residência, assinaturas ao abrigo da Instrução n.º 2155, frequência das escolas, etc..

Em minha opinião estes passes não dão direito à aplicação referida visto serem estabelecidos para determinados fins que excluem quaisquer outros.

Resposta — Esclarece o consulente o disposto sobre o assunto a páginas 108 das Instruções Complementares ao Livro E 11.

///

Pergunta n.º 312/Cons. n.º 1922 — Agradeço informar-me se está certo o seguinte processo de taxa Pequena velocidade, de Lisboa-P. a Barcelos, constante de:

2 sacos de açúcar refinado	92 kg.	} 1.ª classe
1 caixa mercearias	11 »	
2 caixas sabão ordinário	68 »	— 2.ª »
1 saco feijão seco	86 »	— 3.ª »

Distância 389 km.

Açúcar	$197\$82 \times 0,10$	=	19\$79
Manutenção	$18\$00 \times 0,10$	=	1\$80
Mercearias	$329\$70 \times 0,02$	=	6\$60
Manutenção	$18\$00 \times 0,02$	=	\$36
Sabão	$302\$40 \times 0,07$	=	21\$17
Manutenção	$18\$00 \times 0,07$	=	1\$26
Feijão	$275\$10 \times 0,09$	=	24\$76
Manutenção	$18\$00 \times 0,09$	=	1\$62
Registo			3\$00
Aviso de chegada			1\$00
Arredondamento			\$04
Total			81\$40

Resposta — Está errado o processo de taxa apresentado. Segue discriminação como corresponde:

Distância 389 km.

Açúcar	— Aviso ao Público B n.º 183 por 100 kg.
Sabão	— » » » » » 111
Feijão	— Tarifa Geral 3.ª classe
Mercearias	— Tarifa Geral 1.ª classe

José Rodrigues Marques

Inspector de Tracção nos C. Ferro de Angola

Por atingir o limite de idade, passa à situação de aposentado, na primeira quinzena do corrente mês, o sr. José Rodrigues Marques, Inspector de Tracção nos C. F. de Angola, lugar que tem desempenhado com invulgar dedicação, muito zelo e notável competência.

Iniciou a sua carreira ferroviária na Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, empresa que deixou a-fim de ingressar nos C. F. de Luanda, como maquinista contratado, em 1921. Em Março de 1923 foi promovido a maquinista de 2.^a classe; em Janeiro de 1924, a maquinista de 1.^a classe; em Setembro de 1929 foi promovido, por escolha, a chefe de maquinistas; em Outubro de 1934, também por escolha, foi promovido a chefe de depósito e em Julho de 1941, novamente por escolha, foi promovido a Inspector de Tracção. Eis a sua brilhante carreira adentro dos Caminhos de Ferro de Luanda.

Não será necessário dizer que a voz de todos é unânime em reconhecer as suas óptimas qualidades, tanto morais como profissionais, e o seu primoroso trato para com todos os seus subordinados — que muito lhe devem.

A melhor confirmação dessas qualidades evidenciou-se neste último período em que, apesar de, por força dos regulamentos, estar à vista o limite da prestação de serviço, a

Preço — $\$40 \times 389 \times 0,10$	= 15\$56
» — $\$60 \times 389 \times 0,07$	= 16\$34
» — $275\$10 \times 0,09$	= 24\$76
Manutenção $18\$00 \times 0,09$	= 1\$62
Preço — $329\$70 \times 0,02$	= 6\$60
Manutenção $18\$00 \times 0,02$	= \$36
Registo	3\$00
Aviso de chegada	1\$00
Arredondamento	\$06
Total	69\$30

ERRATA: Embora, por evidente, não se tornasse necessária a presente rectificação, pede-se aos Senhores assinantes do «Boletim da C. P.» o favor de substituírem na penúltima linha da resposta à Consulta sem número publicada no Boletim de Agosto p. passado, a frase «último período do Art.º 63.º do Regulamento 2» por «Art.º 62.º do mesmo regulamento.



sua dedicação e entusiasmo longe de esmorecerem se mantiveram inalteráveis ou mesmo se excederam.

Em nome de todos os colegas da Tracção e por intermédio do «Boletim da C. P.» abraço, com sincero desejo de longa vida e merecido descanso.

Alfredo Henrique Barlavento

MORREU VÍTIMA DA SUA PAIXÃO

Os jornais londrinos falaram de um homem que tinha a paixão dos comboios e desejara ser ferroviário e que, contrariado nesse desejo, aproveitava as suas férias para passar o mês a viajar de comboio. Os apitos das máquinas, o rodar das carruagens, os guinchos dos travões, os choques das ferragens — tudo o encantava.

Mas ia mais longe ainda: sem que ninguém o soubesse, entrava nas estações e trabalhava por conta própria, escondendo-se quando vinha alguém. Há dias, numa das estações de caminhos de ferro de Londres, Percy Manchet procedia à limpeza de uma das torres de sinalização. Ao ver aproximarem-se os encarregados desse serviço, desequilibrou-se e caiu. Teve morte instantanea.

A sua certidão de óbito diz apenas que morreu em consequência de desastre.

Regulamentação **DISPERSA**

I — Direcção Geral

Ordem da D. Geral n.º 332 de 24-4-957, e adit.º de 12-6-957 — Utilização dos comboios de tracção eléctrica.

1.º aditamento à Ordem D. Geral n.º 327 de 9-5-957 — Colocação de pessoal superior.

1.º aditamento à Ordem D. Geral n.º 328 de 28-5-57 — Facilidades de transporte nas linhas estrangeiras.

Aditamento à Ordem D. Geral n.º 331 de 28-5-957 — Viagens nas automotoras do Algarve.

4.º aditamento à Ordem D. Geral n.º 310 de 18-6-57 — Feriados.

Aditamento à Circular D. Geral n.º 1508 de 4-7-957. — Pedidos de adiantamento.

II — Divisão da Exploração

Serviço do Movimento

A) — Ordem do Dia n.º 4603 de 23-4-957 — Transição do Horário da Zona Centro.

Instrução n.º 2661 de 2-4-957 — Restabelecimento da circulação via ascendente, no apeadeiro de Laranjeiras, Linha Cintura.

Instrução n.º 2666 — de 17-4-57 — Idem na via descendente.

Instrução n.º 2673 de 18-7-957 — Circulação de comboios na variante, km 184,640 na Linha da Beira Baixa.

2.º Aditamento à Instrução n.º 2517 de 22-4-957 — Sistema de numeração de comboios da rede geral.

2.º Aditamento à Instrução n.º 2655 de 11-7-957 — Circulação de comboios na B. de Xabregas.

Circular n.º 1115 de 4-4-957 e n.º 1117 de 14-5-957 — Períodos em que estão afectos ao serviço vários desvios da Linha de Vendas Novas.

Comunicação-Circular n.º 891 de 27-4-957 — Nomenclatura dos modelos da série M.

Comunicação-Circular n.º 892 de 29-6-957 — Desinfecção de vagões de gado.

Aditamento à Carta-Impressa n.º 1840 de 22-4-957 — Vagões da série «J» (americanos).

Ordens de Serviço da Série M de n.º 521 de 5-4-957, ao n.º 562 de 27-7-957.

B — Serviço de Movimento (Estudos)

Instrução n.º 2662 de 4-4-1957 — Sinalização de Alhandra, V. Franca e Carregado.

Instrução n.º 2663 de 12-4-957 — Frenagem dos comboios.

Instrução n.º 2664 de 12-4-957 — Sinalização de Olivais, Sacavém, Póvoa e Alverca.

Instrução n.º 2665 de 15-4-957 — Sinalização de Sintra.

Instrução n.º 2667 de 17-4-957 — Sinalização de Lisboa Rego e B. de Chelas.

Instrução n.º 2668 de 25-4-957 — Sinalização das P. N. entre Campolide e Sintra.

Instrução n.º 2669 de 26-4-957 — Sinalização de Lisboa R. e Campolide.

Instrução n.º 2670 de 10-5-957 — Sinalização de B. de Prata.

Instrução n.º 2671 de 21-5-957 — Sinalização do Desvio ao Km 103,722 (Norte).

Instrução n.º 2672 de 16-7-957 — Sinalização do Ramal, em Lisboa (Rego)—Metropolitano.

Instrução n.º 2674 de 20-7-957 — Sinalização de Trofa.

C — Serviços, Movimento / Telecomunicações

Informação Técnica n. 1 — Postos de Sinalização.

D — Divisão (I. P.)

Ordem do Dia n.º 4604 de 13-5-957 — Exames de concessão de prémios.

E) — Divisão (D. P. M.)

Camunicação-Circular n.º 1 de 8-4-957 — Responsabilidades por extravio e avarias.

F) — Serviço Comercial e do Tráfego

Carta-Impressa n.º 127 de 1-4-957 — Transporte gratuito de bagagens, no percurso da camionagem.

Carta-Impressa n.º 128 de 6-4-957 — Transporte de criação, cabritos e borregos.

Carta-Impressa n.º 129 de 1-5-957 — Complemento à Tarifa de Camionagem.

Avisos ao Público B. n.ºs 242 e 243 — Tráfego Internacional.

Complementos diversos à Tarifa, com Empresas de Camionagem — Alterações e ampliações.

Tarifa de vagões particulares de 31-5-957.

Tarifa Internacional de Passageiros, Bagagens e Cães, em vigor desde 15-4-657.

Anexos n.ºs 1, 2, 3 e 4 à mesma Tarifa, em vigor desde 15-4-957.

15.º Aditamento à Classificação Geral de Mercadorias, de 31-7-957.

40.º Aditamento à Tarifa Especial Interna n.º 1 de P. V., de 24-4-957.

11.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 3 — Passageiros, de 24-4-957.

1.º Aditamento às disposições da Convenção Internacional (C. I. M.) de 7-5-957.

24.º e 25.º Aditamentos ao Indicador Geral dos Ramais e cais, de 18-5-957 e 12-7-957.

50.º e 51.º Aditamentos ao Indicador Geral das Estações de 2-4-957 e 21-6-957.

G) — Serviço da Fiscalização das Receitas

Circular n.º 1116 de 27-4-957 — Utilização indevida dos Sinais de alarme, colocados nas carruagens.

Comunicação-Circular n.º 107 de 8-4-957 — Requisições de ida e volta apresentadas por praças do exército.

Comunicação-Circular n.º 108 de 30-4-957 — Passes D. 33, fornecimento de contramarcas.

Comunicação-Circular n.º 109 de 27-7-957 — Viagens de acompanhadores de vagões particulares.

Carta-Impressa n.º 61 de 10-4-957 — Recolha do arquivo das estações.

III — Divisão da Via e Obras

Circular n.º 263 de 20-5-957 — Preço das travessas destinadas a Ramais Particulares.

Circular de Via n.º 3522 de 23-4-957 — Esclarece norma a seguir com o recrutamento do pessoal eventual.

Circular de via n.º 3523 de 23-4-957 — Esclarece normas a seguir sobre o estabelecimento de facturas de ordem a débito da Direcção-Geral e Serviços dependentes.

Circular de Via n.º 3524 de 1-5-957 — Dá conhecimento de terem sido dispensados do serviço da Companhia vários eventuais por irregularidades cometidas.

Circular de Via n.º 3525 de 20-5-957 — Comunica que os agentes da C. P. poderão obter em França bilhetes com a redução de 50 %, mediante apresentação da carta de legitimação.

Circular de Via n.º 3526 de 17-6-957 — Comunica o resultado dos exames dos operários para

encarregados de obras de 2.ª classe, realizados de 3 a 6 de Junho de 1957.

Circular de Via n.º 3527 de 22-6-957 — Esclarece normas a seguir sobre a requisição de passes escolares para o ano lectivo de 1957/58.

Circular de Via n.º 3528 de 12-7-957 — Dá conhecimento de terem sido dispensados do serviço da Companhia vários eventuais por irregularidades cometidas.

Circular de Via n.º 3529 de 27-7-957 — Dá conhecimento que foi criado o modelo V. 12 (alterações nos ocupantes de casas do caminho de ferro).

Circular de Via n.º 3530 de 30-7-957 — Comunica que o expediente relativo à concessão de abono de família, deverá ser remetido, directamente, pelo escritório correspondente ao sector de trabalho do agente, para o Serviço Central do Pessoal.

Circular de Via n.º 3531 de 30-7-957 — Comunica que os certificados nos termos do n.º 4 da Circular da Direcção-Geral n.º 1761, serão estabelecidos nos Serviços da Contabilidade e Finanças.

Instrução de Via n.º 435 de 12-4-957 — Determina quais as extensões e numerações das Secções, Lanços e Distritos da 3.ª zona de Via e Obras.

Instrução de Via n.º 436 de 15-4-957 — Esclarece normas a seguir sobre a contribuição para a Caixa de Previdência dos Ferroviários, dos agentes na situação de licença s/v autorizada para o desempenho de funções no Estado.

Instrução de Via n.º 437 de 22-4-957 — Esclarece normas a seguir no tocante à utilização de feriados de observância não obrigatória e outros.

Instrução de Via n.º 438 de 25-4-957 — Dá conhecimento da distribuição dos Cantões do Serviço de Obras Metálicas na 3.ª Zona de Via e Obras.

Instrução de Via n.º 439 de 14-5-957 — Esclarece normas a seguir sobre o envio das notas relativas à competência profissional dos operários de 1.ª e 2.ª classes, do quadro efectivo.

BOM HUMOR...



AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Manuel de Oliveira — Chefe de escritório do Serviço da Fiscalização das Receitas. Admitido como praticante em 11 de Abril de 1917, nomeado aspirante em 1 de Abril de 1918, foi promovido a factor de 3.^a classe em 1 de Julho de 1919, a factor de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1921, passou a empregado de escritório de 3.^a classe em 1 de Março de 1924, a empregado de 2.^a

classe em 1 de Janeiro de 1925, a empregado de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1929, a empregado principal em 1 de Janeiro de 1935, a chefe de Secção em 1 de Janeiro de 1940, a Subchefe de Repartição em 1 de Janeiro de 1943, e a chefe de Repartição em 1 de Janeiro de 1945. Em virtude do A. C. T. passou a Chefe de escritório a partir de 1 de Julho de 1955.

José Martins — Inspector de Secção de Exploração em Entroncamento. Admitido como praticante em 26 de Setembro de 1917, nomeado aspirante em 1 de Julho de 1918, foi promovido a factor de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1920, a factor de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1922, a factor de 1.^a classe em 1 de Julho de 1934, e a Chefe de 3.^a classe em 1 de Julho de 1941. Depois de transitar por outras categorias foi promovido a Inspector em 1 de Janeiro de 1952. Em virtude do A. C. T., passou a Inspector de Secção em 1 de Julho de 1955.



Joaquim dos Ramos — Chefe de Estação de 3.^a classe em Estômar. Admitido como carregador-auxiliar em 3 de Setembro de 1917, passou a praticante de estação em 25 de Novembro de 1917, foi promovido a factor de 3.^a classe em 28 de Novembro de 1919, a factor de 2.^a classe em 21 de Junho de 1923, a factor de 1.^a classe em 12 de Fevereiro de 1926, e a chefe de 3.^a classe em 1

de Julho de 1942. Em virtude do A. C. T., passou a chefe de estação de 3.^a classe a partir de 1 de Julho de 1955.

Luís Torres Ferreira — Chefe de estação de 3.^a classe em S. T. Cacém. Admitido como praticante de estação em 27 de Setembro de 1917, foi promovido a factor de 3.^a classe em 28 de Novembro de 1919, a factor de 2.^a classe em 21 de Junho de 1923, a factor de 1.^a classe em 19 de Abril de 1927, e a chefe de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1940. Em virtude do A. C. T., passou a chefe de estação de 3.^a classe a partir de 1 de Julho de 1955.



José Cabrita Júnior — Chefe de estação de 2.^a classe em Vila Real de Santo António. Admitido como carregador eventual em 21 de Setembro de 1917, passou a praticante de estação em 19 de Novembro de 1919, e a aspirante em 27 de Março de 1924, foi promovido a factor de 3.^a classe em 21 de Junho de 1923, a factor de 2.^a classe em 19 de Junho de 1926, a factor de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1929, e a chefe de 3.^a classe em 1 de Julho de 1948. Em virtude do A. C. T., passou a chefe de estação de 3.^a classe a partir de 1 de Julho de 1955, e a chefe de 2.^a classe em 1 de Outubro de 1955.

Bento José — Conferente de 2.^a classe em Lisboa-T. Paço. Admitido como carregador-auxiliar em 4 de Setembro de 1917, nomeado carregador em 29 de Outubro de 1919, passou a engatador em 5 de Maio de 1926, foi promovido a agulheiro de 3.^a classe em 21 de Julho de 1930, a agulheiro de 2.^a classe em 1 de Fevereiro de 1943 e a conferente em 1 de Maio de 1945. Em virtude do A. C. T., passou a conferente de 2.^a classe a partir de 1 de Julho de 1955.



Domingos da Silva Alfaro — Admitido como limpador em 22 de Abril de 1917, foi nomeado fogueiro de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1923. Depois de ter transitado pelas diferentes categorias, foi promovido a Fiscal do Pessoal de Tracção em 1 de Outubro de 1955.

Camilo Lopes — Admitido em 30 de Agosto de 1916 como praticante, foi promovido a factor de 3.^a classe em 1 de Julho de 1918 e a factor de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1922. Passou a empregado de 2.^a classe em 1 de Agosto de 1927 e depois de transitar por outras categorias foi promovido a chefe de secção em 1 de Janeiro de 1943.





Em princípios do mês findo, apresentou-se a público, na estação do Rossio, uma exposição de flores do Outono — exposição idêntica à realizada, com tanto êxito, no ano do Centenário. Eis um momento da inauguração: o Prof. Eng. André Navarro — a quem se deve a iniciativa que se projecta realizar todos os anos — apresentando ao Prof. Dr. Mário de Figueiredo e Eng.^{os} Espregueira Mendes e Mendes Frazão alguns espécimes raros de crisântemos



O Conselho de Administração da Companhia considerando a amplitude que teve o surto epidémico da «gripe asiática» resolveu que aos agentes atingidos pela epidemia, mediante comprovação dos Serviços Médicos, não sejam descontados os dias de licença correspondentes ao próximo ano.

L u s o l i n d o
FABRICA MANUAL DE CALÇADO
JOSÉ PINHO DE LIMA
Fornecedor da Comp.^a C. Ferro Portugueses
Exporta para Continente, Ilhas e África
Rua Jaime Afrelxo S. JOÃO DA MADEIRA

SUMÁRIO

BOAS FESTAS
TEMAS TÉCNICOS — O SISTEMA DE ENCRAVAMENTO DE AGULHA E SINAIS NX, por A. Simões do Rosário
RENOVAÇÃO DAS PONTES DA BEIRA ALTA — PONTE DE NOËMI
O FACTOR HUMANO NO CAMINHO DE FERRO
EPISÓDIOS DA VIDA REAL — NA LINHA DO DOURO, por Adriano Monteiro
SENSO COMUM, por Firmo Nogueira Soares
ACTUALIDADES FERROVIÁRIAS
EM VIAGEM — POR TERRAS TRANSMONTANAS, por Guerra Maio
TALVEZ NÃO SAIBA QUE... Condensado por José Júlio Moreira
NOTICIÁRIO DIVERSO
OS NOSSOS CONCURSOS
O ESPÍRITO DE PRECAUÇÃO NO TRABALHO
PERGUNTAS E RESPOSTAS
JOSÉ RODRIGUES MARQUES
MORREU VÍTIMA DA SUA PAIXÃO
REGULAMENTAÇÃO DISPERSA
BOM HUMOR...
PESSOAL
LEGISLAÇÃO

NA CAPA : Desenho da Celestino Teixeira