

ENTRE-CAMPOS

# BOLETIM DA CP

# BOLETIM DA C.P.

N.º 250 ABRIL—1950 ANO 22

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

FUNDADOR: ENG.<sup>º</sup> ALVARO DE LIMA HENRIQUES

PROPRIEDADE

da Companhia dos Caminhos  
de Ferro Portugueses

DIRECTOR

Eng.<sup>º</sup> Roberto de Espregueira Mendes

ADMINISTRAÇÃO

Largo dos Caminhos de Ferro  
— Estação de Santa Apolónia

EDITOR: ANTÓNIO MONTES

Composto e impresso na Tipografia da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», Rua da Horta Sêca, 7 — Telefone 20158 — LISBOA

## Viaduto da Avenida da República



O Sr. Ministro das Comunicações, Coronel Gomes de Araújo, acompanhado do Subsecretário de Estado das Obras Públicas, Eng.<sup>º</sup> Saraiva e Sousa, inaugura as novas faixas de rolagem, melhoramento de grande importância para o trânsito da capital.

Na fotografia vêm-se os srs. Administradores Eng.<sup>os</sup> Raúl Esteves, Leite Pinto e Mário Costa; Director Geral Eng.<sup>º</sup> Espregueira Mendes; Secretário Geral Eng.<sup>º</sup> Branco Cabral; Subdirector Eng.<sup>º</sup> Campos Henriques e o Presidente da Câmara Municipal de Lisboa, Tenente-Coronel Salvação Barreto.

*"Encantados com a organização esplêndida da nossa viagem em comboio especial, que nos levou a Fátima, com o maior conforto."*

**E**STAS palavras, proferidas ao microfone da Emissora Nacional pelo Cardeal Spellman, mostram a perfeição dos nossos serviços ferroviários.

Como noticiaram os jornais, no dia 26 de Fevereiro chegou ao Tejo o vapor panamense «Atlantic», que conduzia a Roma a grande peregrinação norte-americana, presidida pelo Cardeal Spellman, Arcebispo de New-York. Do programa da peregrinação constava a visita de Fátima, e, de colaboração com a agência de viagens «Turismo Portugal, L.<sup>da</sup>», a C. P. preparou a deslocação dos 507 peregrinos que, no cais de desembarque, eram aguardados pelo Secretário Geral da Companhia, Eng.<sup>o</sup> Branco Cabral e por outras entidades de relêvo na vida portuguesa.

Após os primeiros cumprimentos, o Cardeal Spellman — que pela quarta vez visita Portugal — dirigiu-se ao comboio especial, estacionado em Alcântara-Mar, o qual era composto por uma locomotiva Diesel-Elétrica, oito carruagens de 2.<sup>a</sup> classe de fabricação suíça e um salão que a nossa Administração pôs à disposição da eminentíssima figura da Igreja católica que presidia à peregrinação.

Junto do comboio encontravam-se o Director Geral Eng.<sup>o</sup> Espregueira Mendes; Vasco Moura, Secretário da Direcção Geral; Eng.<sup>o</sup> Lima Rego e Dr. Faria Lapa, Chefes da Divisão de Exploração e Comercial; Chefes de Serviço Eng.<sup>o</sup> Adriano Baptista e Dr. Carlos Albuquerque.

Depois do nosso Director ter pedido autorização ao Cardeal Spellman, fez seguir o comboio, no qual viajavam o Conselheiro da Nunciatura Apostólica Monsenhor Mozconi e o Secretário Geral da C. P. Eng.<sup>o</sup> Branco Cabral.

Durante a viagem, o Cardeal Spellman leu os jornais portugueses com interesse, visitou todas as carroças, tendo dirigido saudações amigáveis aos passageiros e aos jornalistas portugueses que, a convite da C. P., fizeram a viagem.

Uma vez em Chão de Maçãs, os passageiros seguiram para Fátima nos auto-carros das firmas João Clara & C.<sup>o</sup> (Irmãos) e António Rodrigues de Deus, contratados



A peregrinação na Cova da Iria. À frente o Cardeal Spellman

pela Companhia. Depois das cerimónias religiosas efectuadas na Cova da Iria, a peregrinação regressou a Lisboa, tendo o sr. Secretário Geral entregue ao Cardeal Spellman, em nome da Companhia, um característico «Tarro alentejano», com alguns produtos portugueses.

Aos passageiros foram oferecidas caixas com vinhos, conservas, cortiças, amêndoas e folhetos de propaganda, cedidos gentilmente por organismos oficiais e de coordenação económica.

Em Entre-Campos, o comboio era aguardado por Monsenhor Pietro Ciriaci, Núncio Apostólico em Lisboa, e pelo Director General da C. P., Eng.<sup>o</sup> Espregueira Mendes, e por outros funcionários da Companhia, que assistiram à partida do vapor «Atlantic». No cais de Alcântara compareceu inesperadamente o Presidente do Conselho de Ministros, Dr. Oliveira Salazar, a quem o Cardeal Spellman transmitiu a sua satisfação, pela forma como encontrou os caminhos de ferro portugueses e ainda a magnífica impressão colhida na viagem a Fátima.

Antes de deixar o nosso País, o Cardeal Spellman, depois de afirmar, ao microfone da Emissora Nacional, que «Fátima é um dos mais famosos Santuários do Mundo Católico», proferiu as seguintes palavras, que são de grande elogio para os caminhos de ferro portugueses:

*«Encantados com a organização esplêndida da nossa viagem em comboio especial, que nos levou a Fátima, com o maior conforto!»*

# Notas sobre o viaduto da Avenida da República

O viaduto da Avenida da República, em Lisboa, que foi inaugurado, oficialmente, no dia 17 de Fevereiro, constitui um grande melhoramento para a cidade, pelas facilidades que dá ao trânsito de veículos.

Em 1948, a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses submeteu à apreciação do Governo os projectos de viadutos sobre as Avenidas da República e de 5 de Outubro, os quais seriam construídos numa variante a cerca de vinte metros dos existentes, para o lado norte.

A construção destes viadutos era de custo bastante dispendioso, o que levou a pôr de parte a solução.

Finalmente, em Janeiro de 1949, sugeriu a Câmara Municipal de Lisboa a construção duma passagem inferior na faixa central da Avenida da República, para assegurar a

continuidade do trânsito, enquanto o caso das passagens definitivas não fosse resolvido.

Nestas circunstâncias, projectou a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses uma passagem na faixa central com dois vãos livres de 9,40 metros, com um pilar a meio da Avenida da República, mantendo-se, no entanto, ainda duas partes do aterro entre as novas aberturas e as passagens inferiores dos eléctricos.

Esta obra, orçada em cerca de 1.600 contos foi aprovada pela Câmara Municipal de Lisboa, estabelecendo-se então um contrato entre a Câmara Municipal de Lisboa e a C. P. que se comprometeu a executar em seis meses os trabalhos, os quais começaram em meados de Agosto do ano passado.

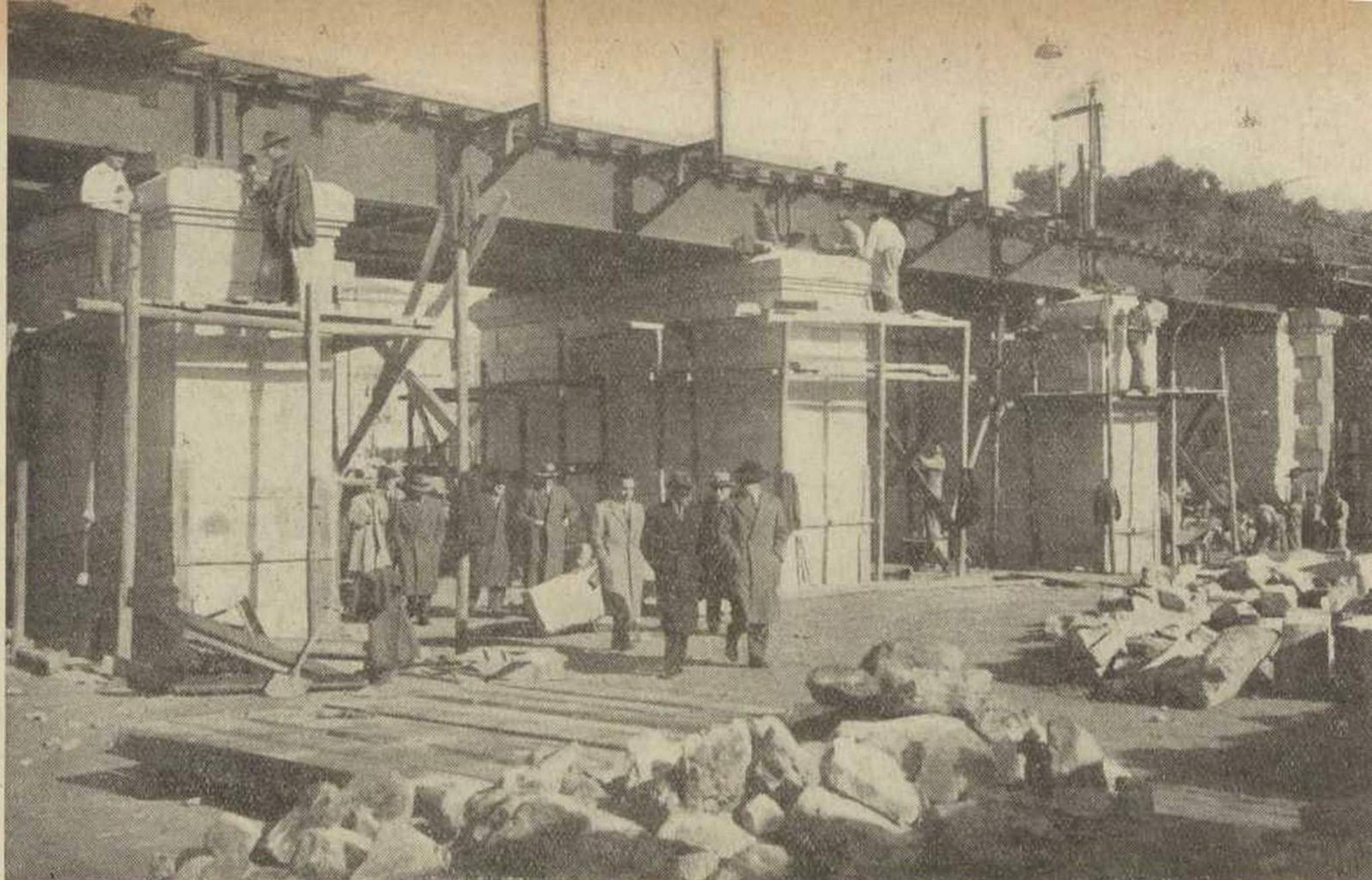
No decorrer dos trabalhos reconheceu-se a grande vantagem que haveria em remover completamente todas as terras do antigo aterro, construindo-se assim mais duas passagens.

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses estudou então um novo projecto de passagem inferior com seis tramos metálicos, cujo orçamento custaria mais 440 contos que o anterior, importando a obra completa em cerca de 2.053 contos.

Foi este segundo projecto, para cuja



O Viaduto da Avenida da República antes das obras



Durante a execução das obras

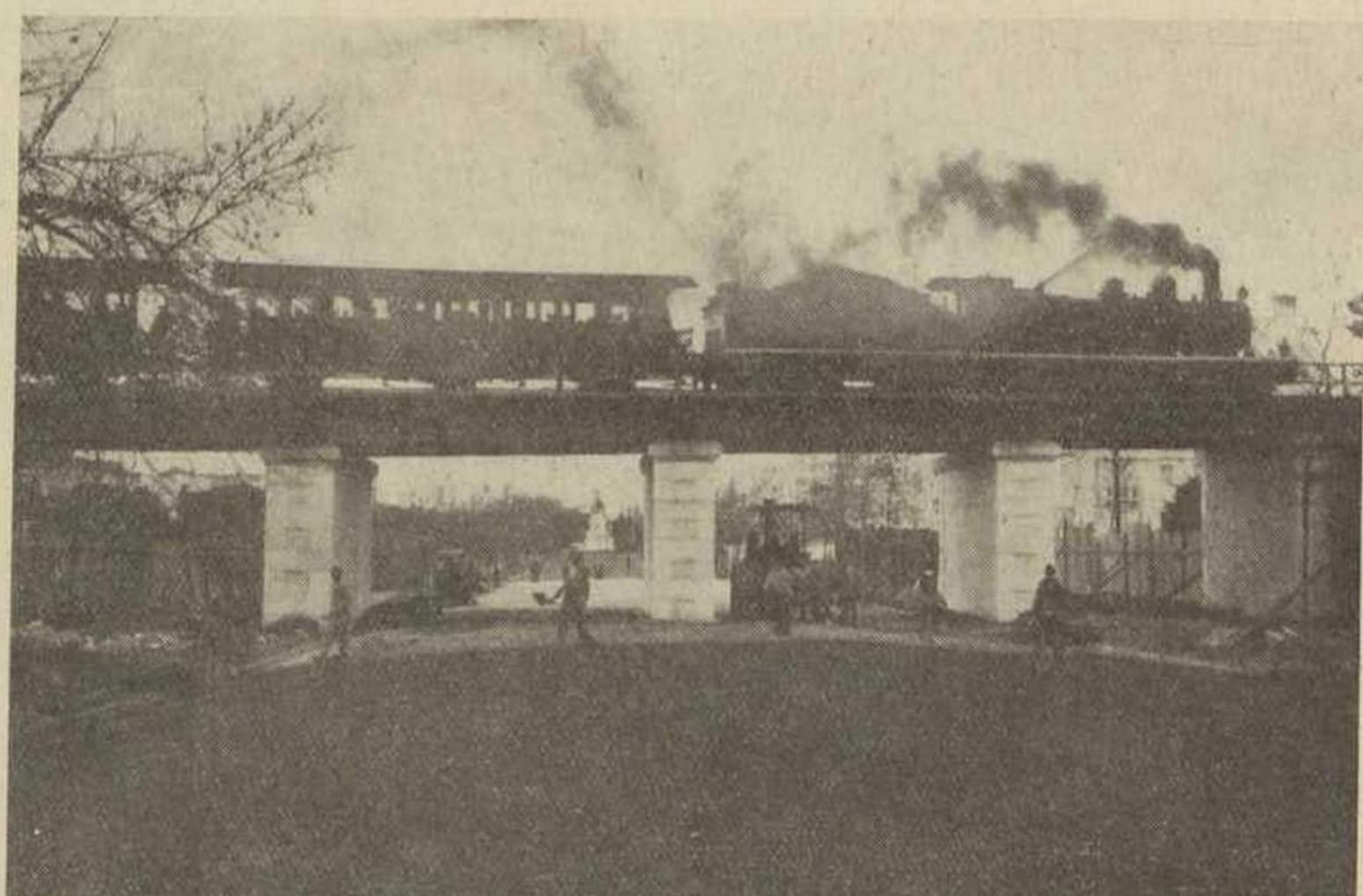
execução a C. P. pediu mais dois meses de prazo, que a Câmara Municipal de Lisboa aprovou e hoje constitui uma realidade, que resolveu um problema de trânsito importantíssimo para a vida da capital.

Por parte da Companhia, assistiram à inauguração os Administradores General Raúl Esteves e Eng.<sup>os</sup>

Leite Pinto e Mário Costa. Director Geral Eng.<sup>o</sup> Espregueira Mendes, Secretário Geral, Eng.<sup>o</sup> Branco Cabral; Subdirector Eng.<sup>o</sup> Campos Henriques, e ainda os Eng.<sup>os</sup> Constantino de Carvalho, José Guimarães e Frederico Abragão, e muitos outros funcionários superiores.

Depois do coronel Salvação Barreto, Presidente da Câmara Municipal de Lisboa, ter remo-

vido as vedações colocadas nas faixas de rolagem, o sr. Ministro das Comunicações coronel Gomes de Araújo, acompanhado do Subsecretário do Estado das Comunicações Eng.<sup>o</sup> Saraiva e Sousa apreciou o novo melhoramento, que muito elogiou.



O Viaduto da Avenida da República nas vésperas da inauguração

# *Dos métodos para evitar as reclamações por anormalidades no transporte ferroviário*

Pelo Dr. JOAQUIM MANUEL SARGAÇO JÚNIOR  
Do Serviço de Reclamações da Divisão Comercial

**A**S reclamações por anormalidades ocorridas no decurso do transporte constituem um problema para os caminhos de ferro, já porque, financeiramente, o montante das indemnizações pode representar encargo sensível, já porque, como reflexo do índice de eficiência, é de grande interesse, tendo em vista a concorrência, que as reclamações se reduzam ao mínimo.

Difundir conhecimentos que possam contribuir para atenuar as consequências de problema tão importante como complexo, quer indicando processos mais eficazes de trabalho, quer aconselhando prudência e bom critério na sua execução, constitui tarefa que nunca é demasiado seja repetida.

Sobre o sistema que os Caminhos de Ferro da Grã-Bretanha utilizam para solucionar o problema das reclamações, damos a seguir conta de alguns métodos, muitos originais e interessantes, para conhecimento dos leitores do Boletim.

## **Organização do sistema destinado a evitar as reclamações**

O intuito dos Caminhos de Ferro Britânicos foi organizar um sistema destinado a evitar as reclamações, proporcionando, durante o transporte, segurança e manutenção cuidadosa dos volumes. Neste sistema, atribui-se grande importância à estreita ligação com os comerciantes, pela discussão de problemas, que, sobretudo, dizem respeito à natureza e forma das embalagens. Isto no tocante às relações com entidades alheias ao caminho de ferro. Relativamente ao pessoal, considera-se particularmente a sua formação no que respeita aos melhores processos de manutenção. Em uma palavra,

todas as operações do transporte, desde o momento em que as mercadorias são confiadas ao caminho de ferro até à sua entrega em destino, são minuciosamente fiscalizadas, procurando-se, no momento da execução, corrigir os métodos deficientes de trabalho. Têm sido feitas experiências para se estudarem «in loco» as operações que normalmente não são vigiadas pelo pessoal ferroviário, como, por exemplo, as do trasbordo, nos portos, dos navios para os vagões, e ainda as do trasbordo directo, dos veículos automóveis para os vagões. As anomalias verificadas são prontamente removidas, evitando-se assim reclamações que de outra maneira se poderiam produzir.

\* \* \*

Vejamos em seguida os métodos usados mais frequentemente para evitar reclamações.

### **Avarias**

As avarias sofridas pelas mercadorias transportadas na Grã-Bretanha podem ser atribuídas às seguintes causas:

- a) — Embalagens defeituosas.
- b) — Manutenção imprudente ou brutal.
- c) — Má arrumação nos vagões.
- d) — Manobras.
- e) — Mau estado do material circulante.

#### *a) — Embalagens defeituosas*

As embalagens defeituosas são frequentemente origem de reclamações ulteriores e por isso os Caminhos de Ferro Britânicos se interessam pelo melhoramento dos tipos de embalagem.

Foi criada há alguns anos uma organização, a «British Standards Institution» para

rever e tipisar, entre várias coisas, as diversas embalagens, segundo os interesses dos comerciantes e das empresas de transporte; o seu fim é obter, por acordo amigável, a maior eficácia possível. Os Caminhos de Ferro Britânicos são representados por peritos técnicos e funcionários do Serviço das Reclamações nas reuniões da «British Standards Institution».

O «Packaging Code» — Código das Embalagens — não é obrigatório para o Caminho de Ferro ou para os comerciantes, mas muitos têm decidido observá-lo. A sua aplicação tende a aumentar ainda, e com ela aumentarão as recíprocas vantagens a ele inerentes.

Os Caminhos de Ferro Britânicos são ainda representados nas Comissões designadas pelos Ministérios da Agricultura e das Pescarias e pelo Serviço das Pesquisas Científicas e Industriais, encarregadas de preparar documentação sobre embalagens, destinada aos industriais.

Antes da guerra de 1914-18 empregavam-se geralmente caixas de madeira como embalagem, mas a falta de madeira obrigou a recorrer-se ao cartão. Os fabricantes de embalagens tinham pouca experiência dos requisitos exigidos para o transporte, daí resultando um acréscimo importante no número de reclamações produzidas. Era necessário submeter o seu fabrico a uma orientação. Os Caminhos de Ferro interessaram-se nesta nova espécie de embalagens e desejaram saber como o cartão suportaria as viagens por caminho de ferro, e se era possível fazer a comparação dos resultados obtidos com os das caixas de madeira. Todas as experiências e todos os ensinamentos possíveis foram reunidos e examinados com a cooperação dos fabricantes, e daí resultaram regras para os tipos de embalagem em cartão, utilizadas no transporte de mercadorias pelo Caminho de Ferro, regras que resistiram até hoje.

Existem ainda centros de reparação de embalagens em numerosas estações.

#### b) e c) — Manutenção e Arrumação nos vagões

Com o fim de reduzir as possibilidades de avaria, os Caminhos de Ferro Britânicos

adoptam «métodos tipo» de carregamento para numerosas mercadorias, os quais são ensinados ao pessoal de manutenção, a quem compete, além de conformar-se com eles, agir com extremo cuidado em todas as circunstâncias, e proceder aos carregamentos nos veículos de maneira a reduzir ao mínimo os riscos.

Entre os processos adoptados para proteger as mercadorias nos vagões, citamos o emprego de tabiques para separar as cargas, de armaduras em aço para facilitar a arrumação de objectos de folha de Flandres, de argolas para amarrar os tonéis, a colocação de prateleiras, e a de pranchas para estiva de motocicletas.

Utiliza-se largamente a fotografia para indicar ao pessoal os bons métodos de carregamento e chamar-lhe a atenção para os erros a evitar.

A fim de reduzir a manutenção e por consequência os riscos de avaria, empregam-se contentores de diversas capacidades; alguns mesmo, são destinados para tráfegos especiais: bicicletas, móveis, confeitarias em frascos de vidro não embalados, etc. Normalmente, os contentores são reservados a transportes directos de um expedidor a um consignatário. As operações de carga e de descarga efectuam-se entre os comerciantes sem manipulação intermediária, salvo a transferência por grua do vagão para a camionagem e reciprocamente.

Os pequenos volumes contendo objectos frágeis e encaminhados por comboios de passageiros são transportados em cestos fechados à chave ou em sacos selados, conforme as possibilidades.

#### d) — Manobras

A fim de evitar as avarias provocadas por manobras brutais, têm-se utilizado veículos munidos de amortecedores de choques, quando transportem mercadorias muito frágeis. Almofadas de palha e pneus velhos, servem como enchimento dos amortecedores.

Nos vagões semi-carregados utilizam-se várias espécies de barreiras para amparar as remessas.

Registadores de choques são colocados

frequentemente nos vagões. Com estes aparelhos determinam-se os locais onde têm lugar manobras brutais, o que permite tomar as providências necessárias para a sua repressão.

#### e) — Mau estado do material circulante

As principais avarias resultantes do mau estado do material são devidas à humidade.

Os encerados são examinados regularmente no fim de certos intervalos e desde que apresentem defeito, são retirados do serviço. Experiências numerosas têm sido realizadas a fim de obter um tipo de encerado mais eficaz.

Muitos vagões descobertos são munidos de suportes para os encerados, com o fim de evitar a acumulação da água, e, nalguns casos, o mesmo efeito é obtido estivando a mercadoria no sentido longitudinal do vagão, de maneira a formar declives de escoamento. Barras ligeiras, portáteis e extensíveis, são utilizadas como suportes.

Os vagões cobertos são examinados periodicamente no interior, nas portas e nos ventiladores, para localizar fendas que permitiram a infiltração da chuva e para descobrir escamas de tinta seca, no teto, que são muitas vezes o indicador de materiais defeituosos.

Para determinar as causas das avarias sofridas pelas mercadorias, os Caminhos de Ferro Britânicos utilizam largamente os serviços do seu pessoal técnico.

#### Perda de volumes

A perda de volumes é devida principalmente às seguintes causas:

- a) — Rotulagem defeituosa.
- b) — Roubo.
- c) — Verificação insuficiente.
- d) — Entrega errada.

É muitas vezes difícil determinar as causas do extravio de determinado volume, em particular, e várias providências têm sido adoptadas pelos Caminhos de Ferro Britânicos com vista a reduzir estes extravios. É essencial que na primeira fase do transporte — aceitação — a mercadoria seja minuciosamente verificada, o mesmo suce-

dendo no acto do carregamento. Estas operações devem ser seguidas de um carregamento correcto e de um trabalho correspondente na estação de destino.

Certas mercadorias pela sua natureza são mais atraentes e mais susceptíveis de roubo do que outras. As mais expostas são aquelas para as quais se verifica escassez no mercado: tabaco, vinhos, bebidas espirituosas, mercearias, tecidos, téxteis e outras. Estas mercadorias são chamadas «mercadorias vulneráveis» e são protegidas, fechando-as à chave em locais a elas destinados, tanto nas estações de procedência como nas de destino.

A fim de evitar os roubos nos vagões, estes são selados ou fechados à chave. Há já algum tempo, todavia, a selagem com fio de ferro foi substituída pela selagem com folha de metal resistente, e as fechaduras ordinárias foram substituídas por fechaduras de código e estas mesmo estão cedendo o lugar, presentemente, a uma fechadura muito mais forte. Tem-se feito experiência com vagões munidos de fechaduras automáticas e os resultados obtidos têm sido tão satisfatórios que o seu emprego deve vir a ser generalizado.

Diversos outros processos têm sido postos em aplicação pelos Caminhos de Ferro Britânicos para assegurar a segurança do tráfego.

As «mercadorias vulneráveis», são em princípio submetidas a uma fiscalização contínua desde o momento da aceitação do expedidor até à entrega ao consignatário.

Estações há em que uma certa parte do edifício lhes está expressamente reservada.

Quando é possível, as «mercadorias vulneráveis» são concentradas num número limitado de estações e a camionagem é encarregada da sua recepção e da entrega ao domicílio, em zona vasta.

A escrituração destas remessas é mais precisa e a sua verificação mais cuidada que para os outros tráfegos.

Com estas providências, os Caminhos de Ferro Britânicos não têm a pretensão de evitar por completo os roubos mas sómente torná-los mais difíceis: a selagem e o fechamento à chave dos vagões, facilitam indis-

cutivelmente a pesquisa dos locais onde as cargas foram tocadas.

A má rotulagem é considerada uma das principais causas do extravio das remessas. As remessas de vagão completo não são etiquetadas, mas os comerciantes são convidados a etiquetar alguns dos seus volumes, para permitir conhecer facilmente o destino das mercadorias no caso de os rótulos dos vagões serem apagados ou extraídos.

Muitas entregas erradas são devidas aos comerciantes que se esqueceram de apagar ou de retirar as antigas etiquetas. Os Caminhos de Ferro Britânicos esforçam-se por lhes fazer compreender, bem como ao pessoal, a importância que há em certificarem-se da inutilização das etiquetas antigas.

#### Recepção e entrega por zonas

O princípio fundamental deste serviço é permitir a máxima carga de pequenas remessas despachadas em um centro e destinadas a outro centro, a fim de acelerar o transporte, de reduzir o trasbordo de vagão para vagão, de evitar os extravios, avarias e atrasos que daí decorrem.

A organização da recepção e da entrega por zonas é baseada na divisão do país em regiões, cuja extensão varia segundo a importância do distrito e as suas particularidades geográficas. As regiões em que a população é muito densa e as regiões industriais necessitam o estabelecimento de zonas mais pequenas que as regiões rurais situadas nas redondezas das cidades de grande e média importância.

Por exemplo, a zona de Birmingham, região essencialmente industrial, abrange a área de 160 milhas quadradas (1 milha quadrada = 1.609 K<sup>2</sup>). A zona de Swindon, principalmente agrícola, tem mais de 1 milhar de milhas quadradas. Cada zona comprehende uma testa de linha. Esta, é uma estação escolhida pela sua situação geográfica, e pelas suas relações com os serviços das grandes linhas. É completada por uma ou várias testas de linha secundárias, esco-

lhidas também pela sua situação geográfica, de maneira a assegurar a melhor ligação possível, por camionagem, entre todos os pontos da zona. Os serviços de camionagem das remessas de detalhe destinadas a uma zona serão assim concentrados na testa de linha principal e nas testas de linha secundárias.

Quando o tráfego destinado ou expedido das testas de linha secundárias não pode ser carregado directamente em vagões, estas são ligadas às testas de linha principais pelos serviços de camionagem.

Actualmente esta organização não se estende ao conjunto dos Caminhos de Ferro Britânicos, mas estudam-se projectos destinados a ampliá-la.

Fica assim descrito o sistema segundo o qual as mercadorias são expedidas agrupadas para um ponto central, donde irradiam depois para os seus destinos, o que reduz os riscos de avarias e de extravios, as dificuldades e os atrasos que resultam do envio de um certo número de volumes em separado.

#### Colaboração do pessoal

Os caminhos de Ferro Britânicos consideram que é essencial obter o interesse do pessoal, no evitar das reclamações.

Para atingir este fim organizam-se reuniões nas quais participam os representantes do pessoal. Estas reuniões têm geralmente carácter familiar. Os ensinamentos diários sobre a situação, em matéria de reclamações, são aí difundidos; em geral são apresentados casos concretos e citam-se exemplos de reclamações que poderiam ter sido evitadas.

O pessoal é convidado a dar as suas opiniões e a apresentar sugestões. Nas publicações e revistas dos caminhos de ferro e dos sindicatos aparecem artigos de divulgação, e cartazes ilustrados são expostos com frequência. Foi reconhecido que o facto de inculcar um certo sentido de responsabilidade a todos os agentes, era essencial para obter resultados satisfatórios.

# PARA A HISTÓRIA



O «Boletim da C. P.» publica hoje a fotografia dum grupo de ferroviários, que iniciou a sua vida profissional há cinquenta anos.

Trata-se dum grupo, interessante a todos os títulos, pois reúne pessoas que ocuparam lugares de relevo na Companhia, desempenhando, algumas delas, funções de destaque na vida social portuguesa:

*Da esquerda para a direita*: Eng. João Teodoro Ferreira Pinto Basto, Director da Fábrica de Porcelanas da Vista Alegre; Eduardo Augusto Gerval, antigo Inspector de Tracção; Eng. António Vasconcelos Correia, Presidente Honorário do Conselho de Administração da C. P. e Administrador do Banco Lisboa e Açores; Eng. Rodrigo Peixoto, Administrador do Banco Lisboa e Açores e Eng. José Augusto da Cunha, já falecido, que foi da C. P., e mais tarde Director de uma Companhia Espanhola de Caminho de Ferro.

## ENG.º JAIME CORREIA MENDES

Terminada a publicação dos números do «Boletim da C. P.» dedicados às divisões da Companhia, é um dever recordar o nome dum antigo colaborador da nossa revista, à qual prestou relevantes serviços.

Referimo-nos ao Eng.º Jaime Correia Mendes, da Divisão da Exploração, espírito moço que, durante muito tempo, foi um auxiliar precioso da nossa revista, onde deixou variada colaboração em muitas das suas páginas.

Quis a morte levar o Eng.º Jaime Correia Mendes, cujo nome é sempre recordado, com saudade, no «Boletim da C. P.»

# CARTAS AO EDITOR

Sr. Editor do «Boletim da C. P.»:

Quando tive conhecimento da instalação de cantinas para ferroviários, tive desejo de as conhecer e como tivesse necessidade de ir a Lisboa reconheci o bem que a Companhia nos proporciona com as nossas cantinas.

Nesse dia, fui almoçar a uma dessas cantinas, mas antes de lá entrar, custava-me a crer como era possível almoçar em Lisboa por 3\$70 Esc. De facto, era verdade. Com três escudos e setenta centavos, almocei, mas almocei!

Além da refeição me agradar muitíssimo, uma das coisas que mais despertou a minha atenção, foi a forma como tudo está instalado. Nota-se um asseio irrepreensível, a atitude correcta de todos os empregados e a maneira delicada como todos são servidos, qualidades que satisfazem os mais exigentes. Pela minha parte, obedeço à minha consciência escrevendo estas linhas de justo louvor às entidades que tiveram tão generosa iniciativa, que dá lugar a que os ferroviários façam economias.

Pagar uma refeição, que em qualquer casa não custava menos de dez ou doze escudos, por 3\$70 Esc. é digno de nota e elogio. Que não, afinal, nesta época, três escudos e setenta centavos? Quase nada!

Com tão insignificante importância, podem os ferroviários satisfazer as suas exigências de alimentação, em qualquer das cantinas da C. P. Oxalá que, no futuro, a Companhia possa instalar mais obras sociais desta natureza.

Amigo ferroviário: — Se fores a Lisboa, ao Barreiro, a Campanhã ou ao Entroncamento, não hesites, entra e verás como te sentes feliz no ambiente das cantinas que, afinal, são o prolongamento da vossa casa.

Ponte de Sôr, 20 de Novembro de 1949

João Alfaia Figueiredo  
Assentador do Distrito 25

Sr. Editor do «Boletim da C. P.»

Pedir a demissão de assinante do «Boletim da C. P.»!

Isso nunca, e deve corar de vergonha todo aquele que já deu esse passo à recta guarda.

Incrédulos. É preciso ter fé. Os que não têm crenças religiosas ignoram metade da vida e desconhecem o que a existência tem de mais belo.

O homem precisa tanto de crer, como de saber. Um homem sem fé, é um ser incompleto!

Mas que tem o «Boletim da C. P.» com isso?

Não pôs a nossa revista as suas colunas à tua disposição para desabafares as tuas mágicas?

O «Boletim da C. P.» é um órgão de instrução profissional, mas o facto de se ocupar de outros assuntos que não te interessam, não é motivo para o desprezares. Não te esqueças que a nossa revista foi feita para todos os ferroviários, não havendo distinção de categorias, mas, apenas, o desejo de nos dar a conhecer coisas que ignoramos. As colunas do «Boletim da C. P.» continuam à disposição de todos os assinantes e, por isso mesmo, quando tiveres reclamações a fazer ou alvitres a apresentar, escreve para lá.

Mas pedires a demissão de assinante pelo facto de haver um ou outro artigo que não entendas ou que para ti não tenha interesse, isso nunca e deve corar de vergonha todo aquele que já deu esse passo!

Campanhã, Dezembro de 1949.

António Alves Teixeira

Faetor de 1.º

## FERROVIÁRIOS ESTRANGEIROS CONDECORADOS

O Governo de Portugal condecorou recentemente, com o Grau de Comendador da Ordem Militar de Cristo, o Director Geral dos Caminhos de Ferro Belgas, Mr. Fernand Delory, Presidente da Associação Internacional dos Congressos dos Caminhos de Ferro.

Igual distinção foi conferida a Mr. Paul Ghislain, Secretário Geral daquela prestimosa agremiação a quem se deve, em grande parte, a reunião, em Lisboa, da Comissão Permanente da Associação Internacional dos Congressos de Caminhos d' Ferro, realizada no ano de 1949.

Os dois ilustres ferroviários distinguidos pelo Governo de Portugal são nomes de grande prestígio no meio ferroviário internacional, a quem Portugal acaba de prestar merecidíssima homenagem, pois trata-se de profissionais distintíssimos.

O «Boletim da C. P.» ao transmitir a notícia aos seus leitores, apresenta os seus cumprimentos de felicitações aos dois ilustres ferroviários.

# Instrução Profissional

Fiel aos compromissos assumidos perante os seus numerosíssimos leitores, que são, indubitablemente, os seus melhores colaboradores, conforme afirmou o Director da nossa revista no seu artigo «Ano Novo-Vida Nova», com que abriu o número de Janeiro de 1948, o «Boletim da C. P.» tem a satisfação de iniciar, no próximo número, uma nova secção que, temos disso a certeza, vai dar grande satisfação a todos os seus assinantes.

Trata-se de uma secção de Instrução Profissional que, sempre que haja matéria suficiente, será publicada em separata para poder ser encadernada à parte do «Boletim» e, desta forma, constituir, em cada ano, um ou mais volumes onde os assinantes da nossa revista poderão encontrar elementos preciosos para a sua instrução profissional seja qual for a Divisão em que prestem o seu serviço à Companhia.

Esta nova secção publicará, dentre as consultas feitas pelo pessoal, as respostas àquelas que possam interessar à maioria dos assinantes e publicará, além disso, a regulamentação dispersa da Companhia, alguns artigos doutrinários e noticiosos sobre assuntos de todas as Divisões e Serviços Autónomos, etc....

No próximo número iniciaremos a publicação da «Nomenclatura de Máquinas e Caldeiras» por forma a que os assinantes do «Boletim» possam, no final da publicação, coligir, em um belo volume, o interessante trabalho do delegado da Divisão de Tracção para o «Boletim da C. P.», Engenheiro Horta e Costa, trabalho que a referida Divisão já publicou, mas que, como é natural, apenas distribuiu a um número relativamente pequeno de agentes, quase todos da referida Divisão.

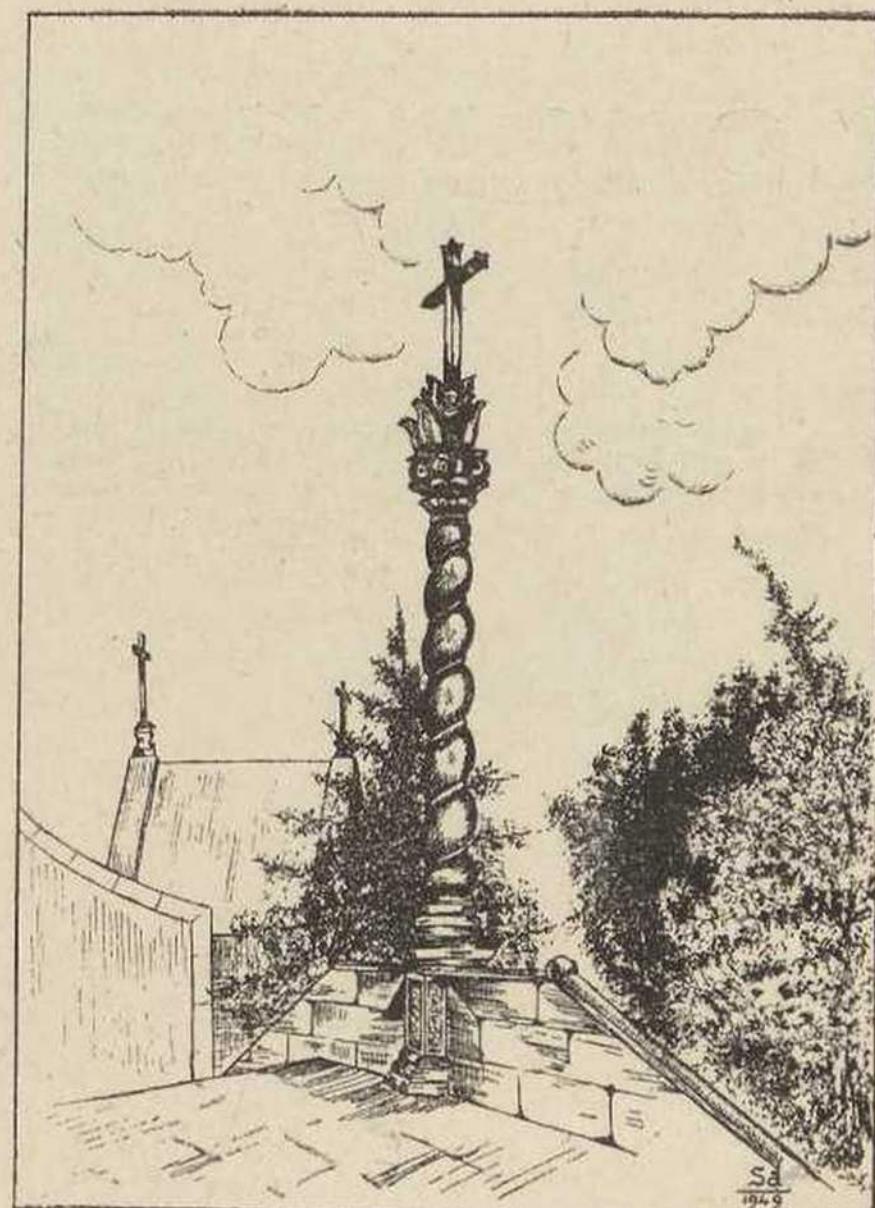
Também iniciaremos, brevemente, a publicação da «Relação das estações e apeadeiros das linhas exploradas pela Companhia» com a indicação dos Distritos e Concelhos a que pertencem, trabalho elaborado pelo Serviço do Tráfego, sob orientação do respectivo Chefe, Dr. Carlos Simões de Albuquerque, que, como é do conhecimento de todos os leitores, é o delegado, para a nossa revista, da Divisão Comercial.

É escusado encarecer a grande utilidade que para todos os assinantes do «Boletim» tem esta publicação, que poderá vir a constituir mais um volume da sua biblioteca

profissional, o qual, estamos certos, não virá a ser dos menos consultados.

E, por hoje, ponhamos ponto final no assunto e aguardemos todas as surpresas que a nova secção do «Boletim da C. P.» virá proporcionar aos seus numerosíssimos leitores, podendo, no entanto, desde já, afirmar que contamos também com a colaboração prometida pelos Engenheiros Frederico de Quadros Abragão, Francisco Antunes e Manuel Botelho da Costa, delegados para o «Boletim da C. P.», respectivamente das Divisões de Via e Obras, Abastecimentos e Exploração.

## OS NOSSOS COLABORADORES



Não é a primeira vez que o «Boletim da C. P.» publica colaboração do empregado de 3.º, João de Almeida e Sá, do Depósito de Máquinas de Sernada.

O desenho à pena que hoje reproduzimos — O Cruzeiro paroquial de Sever do Vouga — constitui uma promessa de nova colaboração e revela merecimentos apreciáveis.

# UM EXEMPLO



Várias vezes o «Boletim da C. P.» se tem referido, com o merecido elogio, a agentes que prestam relevantes serviços à humanidade, dando o seu sangue ao semelhante.

O Condutor de 2.ª classe da 1.ª Circunscrição da Divisão de Exploração, José Simões Neto, da Delegação de Vila Nova de Gaia, é um daqueles agentes que, pelos seus actos de benemerência, pode e deve constituir um exemplo, que muito dignifica a classe ferroviária.

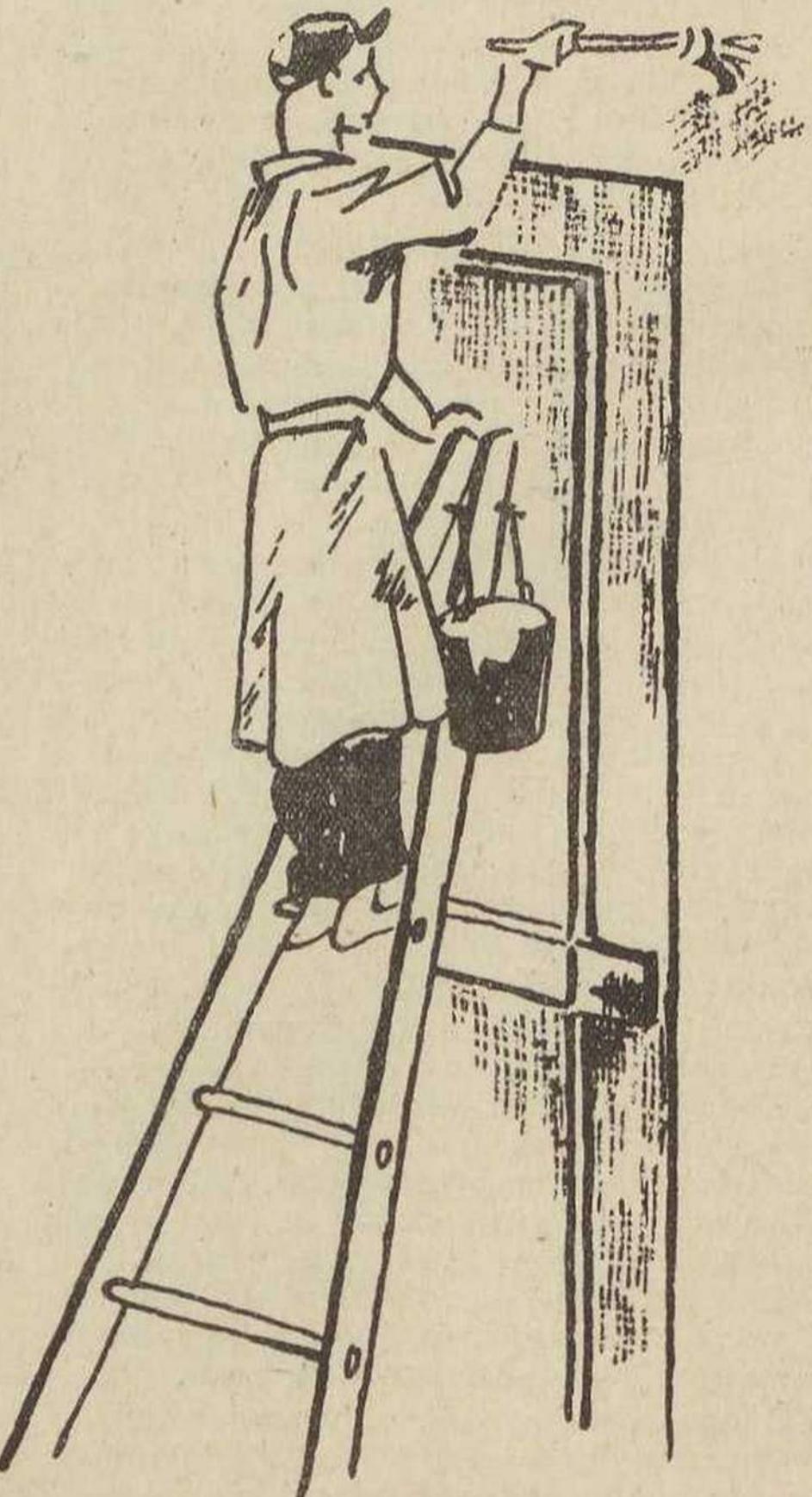
Até agora foram-lhe feitas 30 transfusões de sangue, com o volume de 9.910 c. c.

Entre as pessoas a quem já deu o sangue, figuram ferroviários e pessoas de família, como o chefe de Secção da Divisão de Exploração Manoel Monteiro Bonifácio, a Esposa do Subinspector de Divisão da Exploração, Alberto Magalhães Couto e o filho do Inspector Principal da Divisão da Exploração, Elísio Ferreira de Souza.

Ao benemérito José Simões Neto envia o «Boletim da C. P.» os seus cumprimentos.

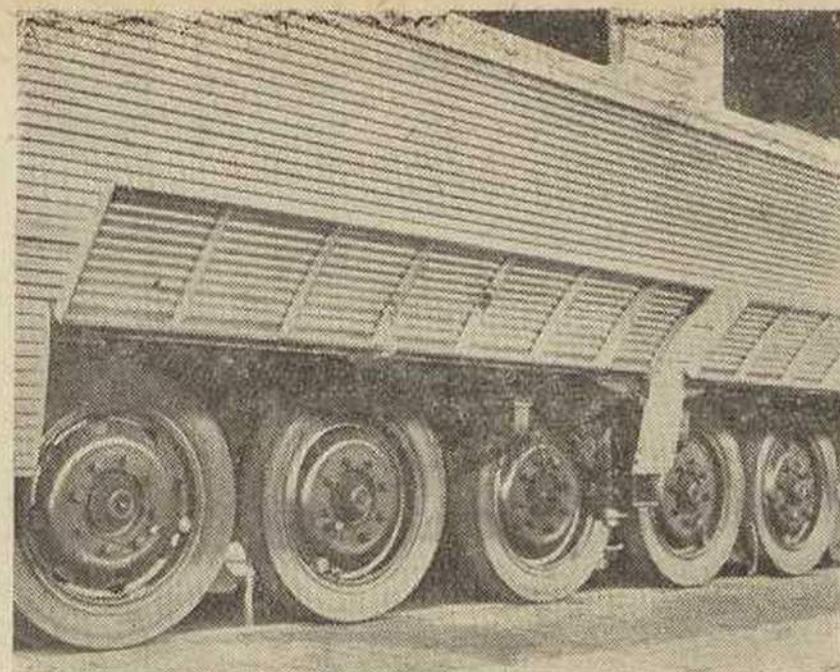
## CONSELHOS AOS OPERÁRIOS

Encostar uma escada a uma porta ou a uma bandeira de vidro, é uma imprudência; se a porta se abre ou o vidro se parte... já se sabe o que lhe pode suceder!

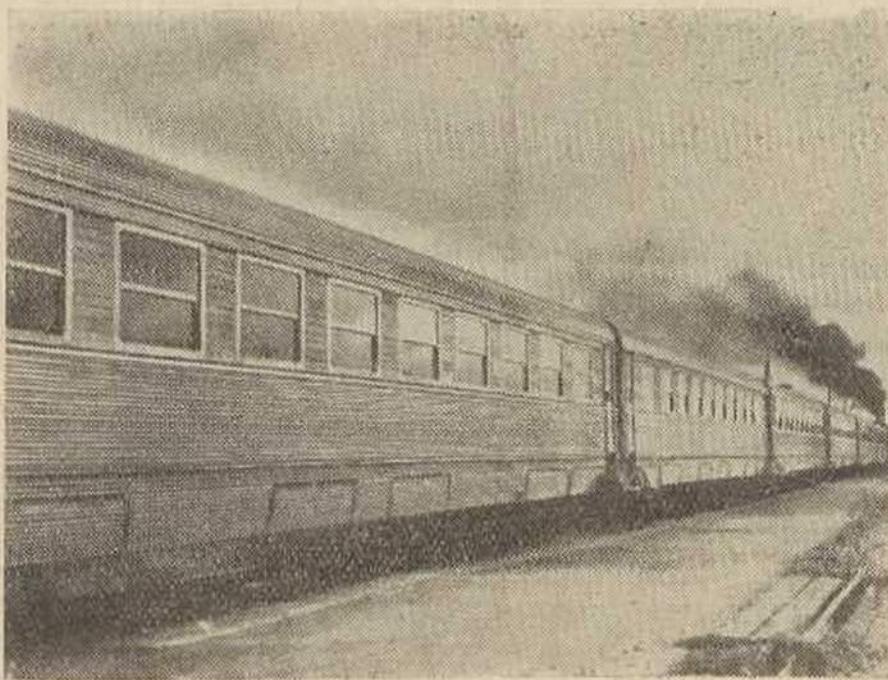


# O primeiro comboio sobre pneumáticos

O primeiro veículo de caminho de ferro, rolando sobre pneumáticos, foi construído pela Casa Michelin em 1931.



Os rodados sobre pneumáticos da «Micheline»



O Rápido Paris-Estrasburgo

A «Micheline», como foi baptizado o novo veículo, transportou então 24 passageiros, e os resultados das experiências feitas nas linhas do Estado foram tão brilhantes, que passaram a ter 36 e 56 lugares, alcançando, em 1936, uma centena de lugares.



Interior duma carruagem de 1.ª classe



O «Bar» do rápido de Estrasburgo

Das experiências à circulação normal de comboios com pneumáticos foi um passo, que a ciência e a técnica foram aperfei-

çoando, a tal ponto que, de Paris a Estrasburgo, circulam já comboios com grandes velocidades e que, além do «bar» e do vagão-restaurante, podem transportar 249 pessoas.

O «Boletim da C. P.» já se referiu a estes comboios cómodos e velozes, cujas carruagens são decoradas artisticamente e pintadas com cores claras, sendo iluminadas com tubos fluorescentes.

Nesta página publicam-se algumas fotografias, que darão aos nossos leitores uma ideia do progresso dos caminhos de ferro franceses.



A chegada do TALGO a Entre-Campos

## A viagem do «Talgo» a Portugal

**A** viagem do comboio «Talgo» a Portugal teve grande repercussão na imprensa do nosso País, despertando o maior interesse não só no meio ferroviário, mas nas regiões atravessadas pelo famoso comboio que, concebido pelo tenente-coronel de Engenharia D. Alejandro Goicoechea, foi construído nas oficinas da «American Car and Foundry», sob a direcção dos engenheiros James Veigh, D. Angel Tomás e D. Francisco Héredia.

Como já informámos, o «Talgo» é um comboio articulado, composto de dezasseis carruagens, catorze das quais se destinam a passageiros e têm a lotação para 190 pessoas. Estas carruagens eram rebocadas por uma locomotiva «Diesel», com a potência de 1200 cavalos, estando ligadas entre si

por um corredor central, que vai de ponta a ponta do comboio.

Totalmente construído em alumínio, o «Talgo»—Tren articulado ligero Goicoechea Oriol—é um comboio levíssimo, característica que permitiu alcançar grandes velocidades nas experiências realizadas na América, Espanha e Portugal.

O comboio «Talgo» mandado construir pelo capitalista D. José Maria Oriol—nome que se encontra ligado a várias indústrias portuguesas—chegou a Entre Campos em 10 de Março, onde era aguardado por muitas centenas de pessoas, entre as quais se contavam o Director Geral da C.P., Eng.<sup>o</sup> Espregueira Mendes, o Secretário Geral Eng.<sup>o</sup> Branco Cabral, os Subdirectores

Pereira Barata, Pedro de Brion, Pinto Bravo, Campos Henriques e muitos funcionários superiores da Companhia.

Nas experiências realizadas a Setil e Porto, o «Talgo» atingiu elevadas velocidades, alcançando na linha do Norte a velocidade de 138 quilómetros à hora, tendo deixado as melhores impressões aos viajantes. O percurso de Setil a Entre Campos foi feito em 39 minutos, e o troço de Gaia a Entre Campos, foi percorrido em 3 horas e 37 minutos, com o maior conforto e comodidade.

As experiências realizadas assistiram os ministros do Interior, Comunicações, Economia e Finanças, o Comissário do Governo junto da C. P., Prof. Dr. José Alberto dos Reis, os Administradores Eng. Leite Pinto,

Mário Costa, Raúl Esteves, Prof. Drs. Fezas Vital e Mário de Figueiredo, e ainda os Embaixadores de Espanha e dos Estados Unidos da América, acompanhados pelo Director Geral da C. P., Eng. Espregueira Mendes; Secretário Geral, Eng. Branco Cabral e Subdirectores Pereira Barata, Pinto Bravo, Pedro de Brion e Campos Henriques e por muitos técnicos alemães, suíços, espanhóis e portugueses. A convite do proprietário do comboio, D. José Maria Oriol, tomaram parte numa das experiências os filhos do Príncipe D. João, Conde de Barcelona, tendo acompanhado todas as experiências o inventor do novo transporte, D. Alejandro Goicoechea que, na sua estadia em Lisboa, realizou uma interessante conferência na «Ordem dos Engenheiros».



Na viagem dos representantes da Imprensa ao Setil tomaram parte os Ministros do Interior e das Comunicações Eng.º Cancela de Abreu e Gomes de Araujo; o Director Geral da Companhia sr. Espregueira Mendes e os filhos do Príncipe D. João, Conde de Barcelona

# Exames para Aspirantes Bom Humor

Durante o mês de Fevereiro e na primeira década do mês de Março p. p. efectuaram-se os exames para nomeação de aspirantes, tendo sido examinados 249 praticantes de estação que haviam sido admitidos à prática uns 6 meses antes. Os resultados dos exames foram os seguintes:

30 examinandos aprovados com classificações superiores a 15 valores, isto é, distintos.

63 examinandos aprovados com classificações compreendidas entre 14 valores inclusivé e 15 valores exclusivé.

82 examinandos aprovados com classificações compreendidas entre 13 valores inclusivé e 14 valores exclusivé.

60 examinandos aprovados com classificações compreendidas entre 12 valores inclusivé e 13 valores exclusivé.

11 examinandos aprovados com classificações inferiores a 12 valores.

3 examinandos que não atingiram classificação para aprovação.

Em resumo houve, portanto:

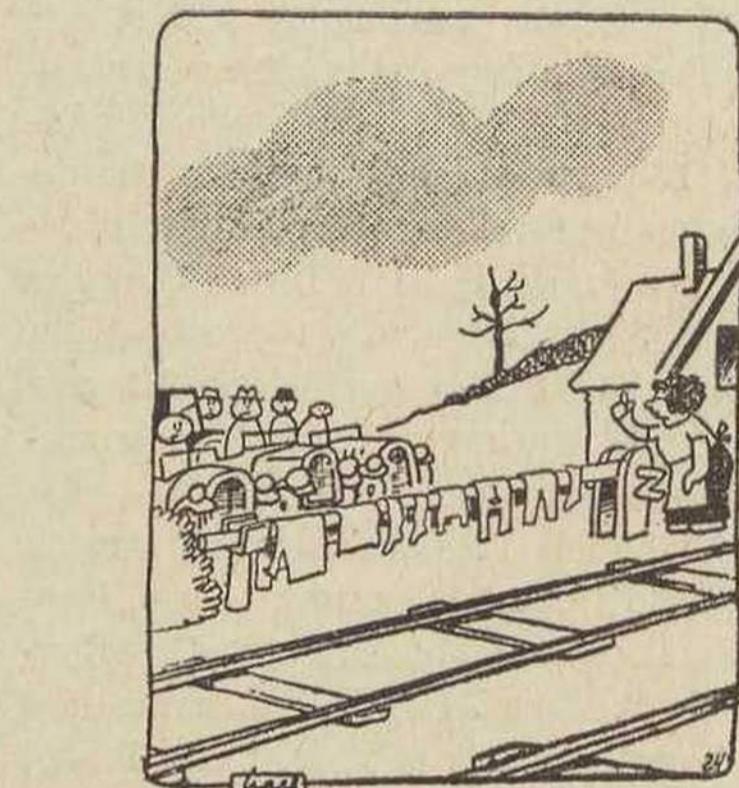
246 aprovações e 3 reprovações, o que representa uma percentagem de 99,1 %.

Ao noticiar tão brilhante resultado, o «Boletim da C. P.» felicita os novos ferroviários e também os seus instrutores, fazendo votos para que as qualidades de estudo e de trabalho manifestadas os acompanhem na sua carreira que, permita Deus, seja longa e brilhante.

## LOCOMOTIVA «BARTOLOMÉU DIAS»

A locomotiva número 2000, fabricada pela «North British Locomotive Company», de Glasgow, para os Caminhos de Ferro da África do Sul, foi baptizada com o nome de «Bartolomeu Dias», em honra do navegador português que, no século XV, dobrou o Cabo da Boa Esperança. Esta homenagem não pode ser indiferente aos portugueses, pois recorda-lhes uma das mais brilhantes páginas da História Pátria.

Em 1486, D. João II confiou a Bartolo-



— Não tenham pressa!... Logo que a roupa esteja seca, abro as cancelas.

«Ao homem que, quando se lhe entrega uma carta para Garcia, obedientemente pega nela, sem fazer perguntas desnecessárias e sem a intenção oculta de a deitar na valeta mais próxima, ao homem que não faz outra coisa senão entregar essa carta — a esse homem nunca falta trabalho nem precisa declarar-se em greve para obter salários mais elevados.

É desses homens que a civilização necessita em larga escala. Tudo quanto esses homens peçam, deve ser-lhes concedido. E' desses homens que as cidades, as vilas, as aldeias, as repartições, as lojas, os escritórios e as fábricas precisam.

O mundo clama por esses homens; e, na verdade, o que é necessário é o homem que saiba levar uma carta para Garcia.»

(Do livro *Uma carta para Garcia*)

meu Dias o comando de duas caravelas. Depois de descobrir a Angra dos Ilheus e o Cabo das Voltas, os navegantes andaram à mercê do vento e das ondas durante treze dias, tendo dobrado, em 1487, o Cabo Tormentoso, nome que o Rei D. João II substituiu por Cabo da Boa Esperança.

Quando a frota seguia para a Índia, o navio de Bartolomeu Dias naufragou, e o valente marinheiro encontrou a morte junto do Cabo da Boa Esperança, de que fôra glorioso descobridor.



A Praça de Kornhauss, em Berne

## A EXCURSÃO DOS ASSINANTES DO «BOLETIM DA C. P.» Á SUÍÇA

**C**ONTINUA a despertar interesse a viagem dos ferroviários portugueses à Suíça, tendo-se registado, até agora, quarenta inscrições. No próximo número contamos publicar o programa completo da excursão que, desde a primeira hora, tem sido acarinhada pela Delegação do Centro Nacional Suíço do Turismo, em Lisboa.

Por hoje, limitamo-nos a dizer que, neste momento, estamos tratando de conseguir que a viagem de Lisboa a Irun e vice-versa se faça no «Sud-Express» e, portanto, com maior comodidade.

A partida para esta excursão está marcada para segunda-feira, 29 de Maio, estando a chegada a Lisboa prevista para domingo,

11 de Junho. Os ferroviários inscritos podem desde já pedir as suas licenças para os dias de ausência no estrangeiro, devendo enviar-nos, com a brevidade possível, os seus passaportes, que devem ser acompanhados de 4 fotografias.

Na sua estadia na Suíça, os ferroviários portugueses terão ocasião de visitar Génève, Berne, Lucerne, Zurich, Interlaken, Grindelwald, Montreux e Lausanne, devendo percorrer as célebres linhas de Pilatus, Lötschberg, Rochers de Naye e First.

O «Boletim da C. P.», — Santa Apolónia—Lisboa, presta todos os esclarecimentos às pessoas que tomam parte nesta excursão que, pode dizer-se, constitui uma das mais interessantes iniciativas da nossa revista.

# PROPAGANDA FERROVIÁRIA

A propaganda duma empresa ferroviária é um meio prático de atrair passageiros e mercadorias ao caminho de ferro, de reclamar a segurança do material, de elogiar o conforto dos comboios, de levar ao conhecimento do público tudo o que representa actividade e progresso dos transportes ferroviários dum país.

O anúncio duma excursão, o reclamo duma tarifa ou a mudança dum horário não bastam para fazer a propaganda do caminho de ferro.

O valor publicitário dum bom serviço de passageiros é incalculável, pois, além de contribuir para criar tráfe-

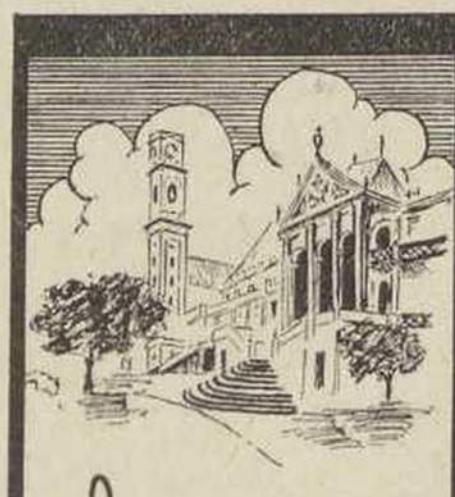
go, mostra as vantagens dos transportes ferroviários.

Desde que toma o comboio até à estação do des-

dum empregado, uma informação clara, uma frase a tempo, fazem desaparecer o aborrecimento causado pelo atraso do comboio, o mau estado da carruagem ou qualquer outra deficiência notada durante a viagem.

O público tem, como nunca, os olhos postos no caminho de ferro e, infelizmente, nem sempre tem simpatia pelas empresas ferroviárias.

Desde que as estradas nacionais foram reparadas ou reconstruídas, começaram a circular milhares e milhares de veículos com motor. E então, logo se teceram críticas fáceis ao caminho de ferro que, longe



*Viajar nas linhas da C.P. é conhecer Portugal.*

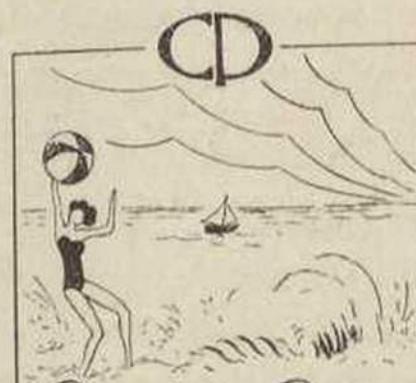


PARA AS SUAS VIAGENS  
PARA OS SEUS NEGÓCIOS  
UTILIZE OS  
LIVRETES QUILOMÉTRICOS

tino, o passageiro não deixa de observar tudo o que se passa à sua volta:— atrasos na marcha, condições de segurança, limpeza das carruagens, cuidado com as mercadorias, cortezia dos revisores, etc..

Tudo isto são peças importantes na propaganda duma empresa ferroviária, peças que convém cultivar e aperfeiçoar.

*Quantas vezes o sorriso*



*Praias de Portugal*

MOLEDO · ÁNCORA  
GRANJA · ESPINHO  
FIGUEIRA · S.MARTINHO  
LAGOS · MONTE GORDO  
E MUITAS OUTRAS  
SÃO SERVIDAS PELOS  
COMBOIOS DA C.P.



de desaparecerem, parecem intensificar-se.

Em todo o mundo há automóveis, camiões, autocarros e não nos consta que, para elogiar estes meios de transporte, se tenham de deprimir ou apreciar, menos cortejamente, os serviços ferroviários.

Em Portugal, a luta estabeleceu-se, criou adeptos e partidários, e, como sucede no «foot-ball», dividiram-se os campos e as opiniões. A estrada e o carril foram comparados ao «Sporting» e ao «Benfica», e aqui está como um problema de grande interesse nacional se viu envolvido pela crítica, quando, afinal, ambos os meios de transporte tem a sua função definida, apesar de ambos se completarem, visto um ser o prolongamento do outro.

A qualidade dos serviços

prestados aos passageiros e mercadorias é de capital importância para conservar a simpatia do público.

Atenção e cortezia nada custam, podendo produzir maior efeito, do que todo o noticiário difundido na rádio e imprensa.

A renovação dum troço de linha, a substituição da sinalização, a melhoria de horários, o apetrechamento duma rede ferroviária, são factores que, além de mostrarem a actividade duma empresa, levam ao público confiança, progresso, vontade de atrair.

No entanto, estes factores não chegam para captar a simpatia do público que, na hora própria, saberá apreciar a superioridade dos transportes ferroviários.

Não nos devemos esquecer nunca que é o público



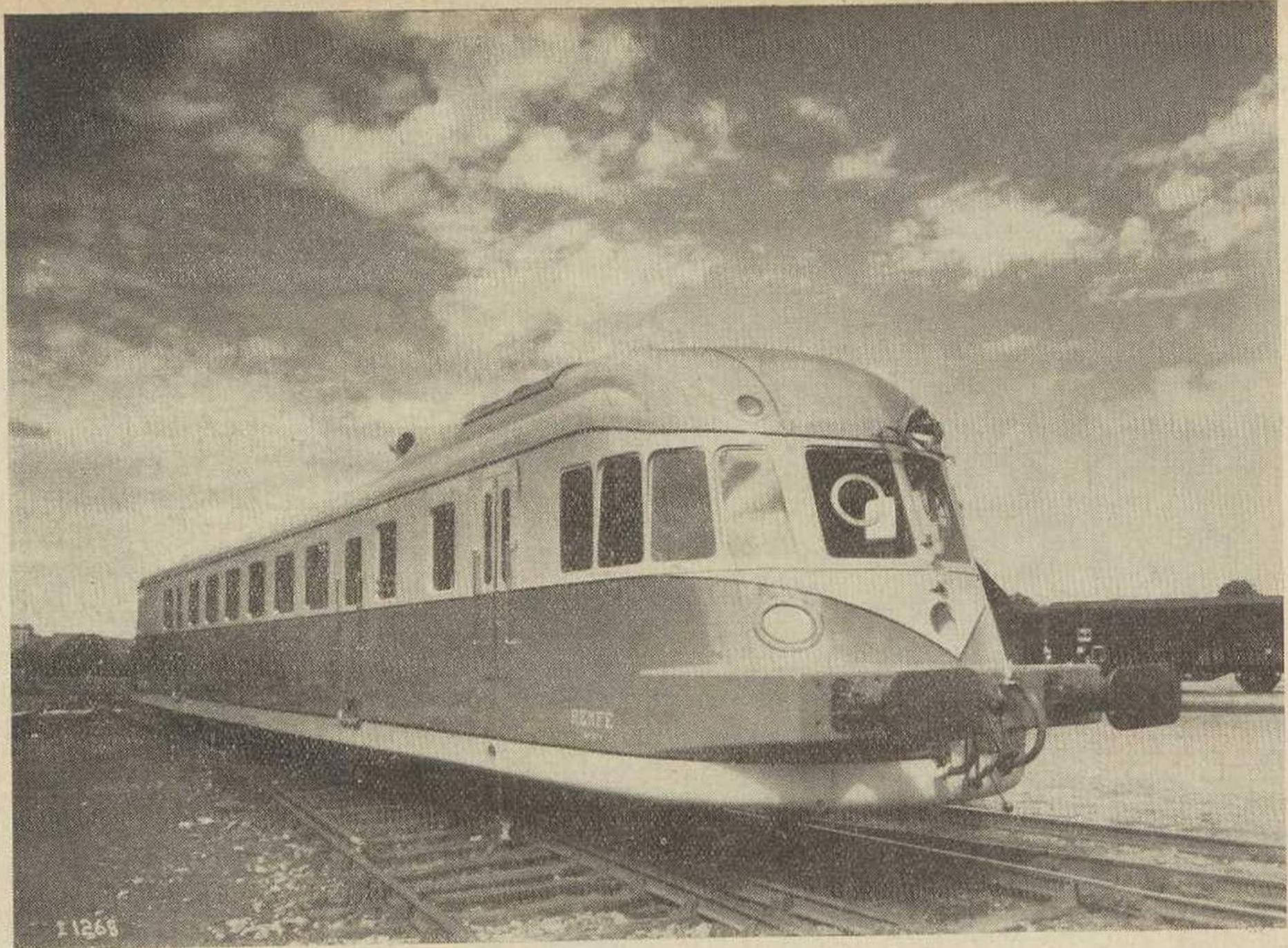
que nos paga, pois é este que produz as receitas que hão-de contribuir para o equilíbrio e prosperidade duma empresa.

Há, no entanto, um factor que, como nenhum outro, constitui um magnífico elemento de propaganda ferroviária:—é o pessoal, quer seja da linha ou de trens, de máquinas ou estações.

Se o pessoal duma empresa tomar a sério o seu papel e souber cumprir os seus deveres para com o público, a vitória será certa.

A limpeza do fardamento, a apresentação cuidada, o cumprimento respeitoso, a delicadeza, a informação correcta, constituem formas de atrair os clientes e até o processo mais prático e económico de alcançar tráfego, de atrair passageiros e, sobretudo, de conseguir simpatia para os transportes ferroviários.





Automotora «Renault» adquirida pela «RENFE», que recentemente visitou Portugal

## Uma Automotora «Renault» visitou as nossas linhas

O «Boletim da C. P.» publicou, no mês de Dezembro, o plano de reconstrução dos caminhos de ferro de Espanha, do qual constava o início de negociações para aquisição de dez automotoras «Renault», de fabricação francesa.

Uma das automotoras importadas percorreu as nossas linhas, tendo deixado a melhor impressão nos técnicos portugueses que, acompanhados do Director Geral, Eng.º Espregueira Mendes e Subdirector, Eng.º Pedro de Brion, assistiram a várias experiências.

A automotora «Renault» tem o comprimento total de 26<sup>m</sup>,270, possui setenta lugares, podendo transportar ainda vinte pessoas e 1.500 quilos de bagagem, e atingir a velocidade de 107 quilómetros à hora. A embraiagem é de discos, a transmissão é

mecânica, possuindo caixa de 4 velocidades e duas cabines de comando.

Accionada por motor «diesel», desenvolve 300 cavalos a 1.500 rotações por minuto, sendo os comandos electro-pneumáticos.

Trata-se dum veículo moderno, cômodo e confortável, em circulação nas linhas férreas espanholas, onde já presta ótimo serviço.

As experiências realizadas em Portugal satisfizeram plenamente, pois as novas automotoras, além da magnífica linha exterior, oferecem condições de segurança e comodidade especiais, que constituem um grande benefício para a exploração das linhas férreas, especialmente quando servem linhas que não registam excessivo movimento de passageiros.

(Foto do Eng. Almeida Henriques,  
da Divisão de Exploração)



**Pergunta n.º 4** — Qual deve ser a cobrança a efectuar ao portador de cartão de identidade, com direito à redução de 75% que embarcou no Porto sem bilhete, em 1.ª classe, comboio n.º 641, e pede bilhete para o apeadeiro de Águas Santas, declarando depois seguir a Braga na mesma classe?

**Resposta** — O comboio n.º 641 só faz serviço de 2.ª e 3.ª classes. Além disso, o referido comboio não tem paragem no apeadeiro de Águas Santas, não podendo, portanto, ser efectuada a cobrança até aquele apeadeiro. A cobrança a efectuar neste caso, é a que corresponde a bilhete inteiro, com o aumento de 20%, até à estação de destino ou até ao primeiro apeadeiro, onde o comboio efectue paragem e não tenha venda de bilhetes, efectuando-se depois o respectivo excesso de percurso. Todavia, supondo que o passageiro viajava em 2.ª classe e num comboio com paragem no Apeadeiro de Águas Santas a seguir se indica como se deveria fazer a taxa:

**1.ª cobrança — Passageiro sem bilhete**

Distância de Porto a Águas Santas — 12 kms.

12 × \$30,8. . . . =	3\$70
Aumento de 20%. . . .	\$74
Arredondamento . . . .	\$06
	4\$50

**2.ª cobrança**

Águas Santas — Braga — 50 kms.

50 × \$30,8 : 4. . . . =	3\$90
Aumento de 50%. . . .	1\$95
Arredondamento . . . .	\$05
Importância total a cobrar . . . . .	5\$90
	10\$40

Embora a cobrança relativa a excesso de percurso seja feita com a redução de 75%, a que o passageiro tem direito, está sujeita ao aumento de 50% em conformidade com o disposto no número 2 do art.º 11º da Tarifa Geral de Transportes — Título I — Passageiros.

## II — Divisão de Exploração

**Pergunta n.º 1** — O comboio n.º 208 não tem paragem desde Amieira a Leiria.

Ultrapassa normalmente o comboio n.º 2224 em Louriçal.

Devido ao atraso do comboio n.º 208 (segundo caso de interversão) o comboio n.º 2224 seguiu excepcionalmente à frente do comboio n.º 208 até Guia ou Monte Redondo. Desejo saber se é obrigatória a paragem do comboio n.º 208 em Louriçal para receber o modelo M 125.

Na minha opinião não pára.

**Resposta** — O comboio n.º 208 que neste caso circula extraordinariamente à rectaguarda do comboio n.º 2224, pára sempre na estação que determinou a interversão (Louriçal) para cumprimento do Art.º 33 do Regulamento 2 (fornecimento do modelo M 125).



**Pergunta n.º 2** — Havendo opiniões diferentes desejo ser ilucidado sobre o caso que apresento. Exemplo :

Em conformidade com o art.º 63 do Livro 2, o pessoal de um comboio é avisado de que vai ter um cruzamento com um comboio extraordinário em determinada estação do seu percurso. Mais tarde, já noutra estação, é avisado de que esse comboio extraordinário sofreu interversão de trens com outro comboio cujo cruzamento está fixado numa estação mais além, sendo portanto o cruzamento com o comboio atrasado transferido para a estação onde está marcado o cruzamento com o comboio que excepcionalmente circula à sua frente conforme determina o 2.º período do art.º 35 do Regulamento 2.

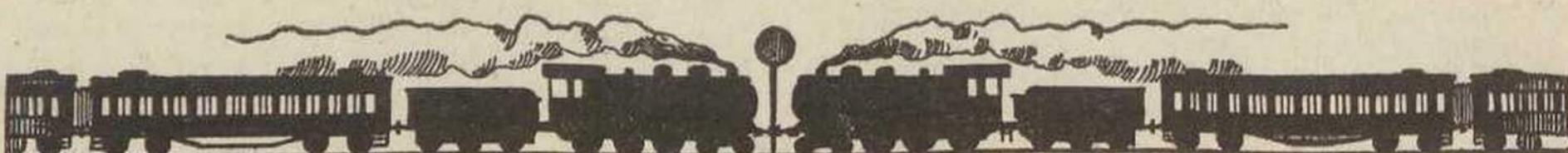
Neste caso, o modelo M 117 (aviso de cruzamento extraordinário) deve ser fornecido pela estação de paragem anterior à do cruzamento primitivo ou pela estação de paragem anterior à do cruzamento definitivo depois da modificação do local do cruzamento ao abrigo do art.º 35 do Regulamento 2?

**Resposta** — No boletim de cruzamento extraordinário (modelo M 117), a fornecer pela estação anterior de paragem prevista, indica-se sempre o cruzamento previsto no horário ou na marcha, quando se trate de comboio especial. Se se verificar interversão, o cruzamento é automaticamente transferido para a estação onde está previsto o cruzamento com o comboio que excepcionalmente circula à frente, mediante o fornecimento do modelo M 126.

**Pergunta n.º 3** — A automotora n.º 210 recebe modelo M 117 na estação de Caldas da Rainha e modelo M 126 de anúncio de uma circulação pela cauda.

Porém, como o modelo M 117 tem indicado que a automotora tem cruzamento com o comboio n.º 2203 em Bombarral; Caldas da Rainha deve ou não indicar no modelo M 126 que a automotora cruza em Bombarral com o comboio n.º 2203? Julgo que não deve fazer esta última indicação. Peço seja esclarecido.

**Resposta** — Como a estação de Caldas da Rainha forneceu à automotora n.º 210 o modelo M. 117, para aviso de cruzamento com o comboio n.º 2203 em Bombarral, fica dispensada de fornecer o modelo M 126 em harmonia com o último período do artigo 63 do Regulamento 2, actualizado pela Instrução n.º 2504.



## *Deixou o serviço o Eng.º Teles da Silva*

Após trinta e quatro anos de serviços prestados à Companhia, pediu a reforma em 1 de Janeiro último o Engenheiro José Maria Teles da Silva, Chefe de Serviço Adjunto da Divisão da Via e Obras.

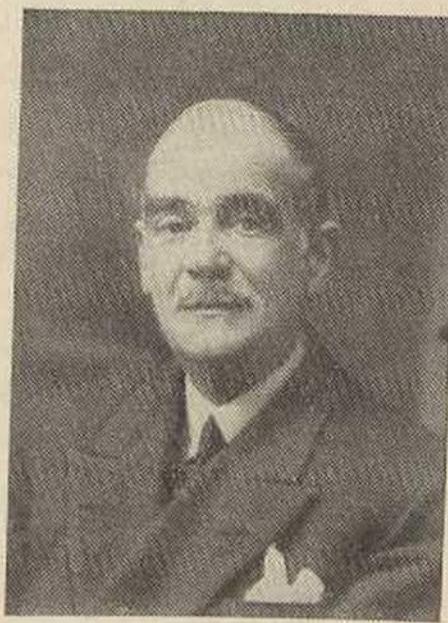
Esta decisão causou tristeza, pois contava amigos em todos os seus colegas e subordinados, admiradores das suas excepcionais qualidades morais, o que lhe foi manifestado num jantar de homenagem oferecido pelos Engenheiros da Via e Obras.

Admitido na Companhia em 9 de Agosto de 1915, como praticante a Subchefe de Secção, ascendeu rapidamente às categorias superiores de Subchefe de Secção, Inspector e Engenheiro Adjunto.

Em 1 de Janeiro de 1927, foi promovido a Subchefe de Serviço da Conservação e finalmente promovido a Chefe de Serviço Adjunto ao Chefe de Divisão da Via e Obras, em 1 de Janeiro de 1930.

Com o afastamento do Engenheiro Teles da Silva fica privada a Companhia de mais um funcionário dirigente, que sempre exerceu com honestidade, zelo, dedicação e competência os cargos desempenhados.

O «Boletim da C. P.» formula os mais sinceros votos por que o Engenheiro Teles da Silva encontre na tranquilidade do seu lar um longo período de bem merecido repouso.



A CRIAÇÃO DUM MUSEU DE CAMINHOS DE FERRO DEVE INTERESSAR TODOS OS FERROVIÁRIOS PORTUGUESES

## *Grupo Desportivo dos Ferroviários de Campanhã*

Deste grupo, recebemos o relatório e contas do ano de 1949, no qual se descreve a sua actividade desportiva, assim como as vitórias alcançadas no ano passado, algumas com grupos espanhóis de reconhecido merecimento, às quais o «Boletim da C. P.» já se referiu oportunamente.

As modalidades desportivas cultivadas no ano findo foram andebol, ginástica, basquetebol, luta de tracção, ping-pong e atletismo.

Regista-se no relatório recebido que o número de sócios anda à volta de dois mil, sendo a situação financeira do grupo bastante satisfatória, o que registamos com o maior prazer.

No relatório recebido, testemunham-se agradecimentos ao Ex.<sup>mo</sup> Director Geral, Eng.º Espregueira Mendes, pelas atenções dispensadas ao grupo e ainda ao Eng.º Horta e Costa, Subchefe da Divisão de Tracção, pelo interesse manifestado, na sua qualidade de superintendente dos Grupos Desportivos da C. P.

O relatório, assinado pelos membros da Direcção do Grupo Desportivo dos Ferroviários de Campanhã, Sr. Angelo Nunes Vieira, José Rodrigues Valverde, Paulo Rodrigues de Moraes, António da Silva Póvoas Guedes e Manoel Rodrigues Sande, termina com as seguintes palavras, que o «Boletim da C. P.» transcreve com grande prazer, pois revelam interesse e persistência dos dirigentes da prestigiosa agremiação desportiva:

«A tarefa dos directores de agrupamentos desportivos é, de per si, particularmente ingrata. Sujeita a críticas a propósito de tudo e de nada, quase sempre inconsistentes e subjectivos, ela só será levada a bom termo se se caminhar direito ao objectivo a atingir: — o prestígio da colectividade.

A nossa obra que, afinal, é obra de todos nós, se não nos envaidece, também não passa despercebida. E é por isso que subscrevemos com prazer este documento, onde está, a traços largos, vincada a marcha ascensional do Grupo Desportivo dos Ferroviários de Campanhã.»

# PUBLICAÇÕES FERROVIÁRIAS

## «Indicador Ferroviário»

O empregado de 1.<sup>a</sup> classe da 3.<sup>a</sup> Circunscrição da Exploração, José Francisco da Silva, publicou o livro intitulado «Indicador Ferroviário», que constitui um interessante elemento de informação para todos os ferroviários portugueses.

O livro, apesar do reduzido formato, contém informações da maior utilidade, não só sobre as cinco Divisões da Companhia, mas sobre cantinas, colónias de férias, armazéns de víveres, etc.

Em várias páginas, são feitas referências ao «Boletim da C. P.» pequenas notícias de propaganda à nossa revista que registamos com satisfação.

Com a publicação do «Indicador Ferroviário», o autor realizou uma obra proveitosa, que, além de revelar amor ao trabalho e à profissão, lhe ocasionou os encargos de composição e impressão, sendo, por isso mesmo, louvado pela Direcção Geral.

## «Cien años de ferrocarril en España»

O Ministério das Obras Públicas, por intermédio da Comissão Oficial para a Comemoração do Primeiro Centenário dos caminhos de ferro em Espanha, editou uma luxuosa publicação, seleccionada pelo Instituto Nacional do Livro entre as cinquenta obras de maior categoria apreciadas no ano de 1948.

Trata-se duma obra de carácter monumental que, sem favor, constitui eloquente demonstração do progresso das Artes Gráficas do país vizinho.

Além do prólogo, assinado pelo Ministro das Obras Públicas, Ex.<sup>mo</sup> Sr. D. José Maria Ladreda, a riquíssima publicação contém artigos de D. José Maria Ribeiro de Aguilar, Director Geral da «Renfe» e de D. Manoel Maria Arrilaga, Presidente da Comissão Oficial do Centenário dos Caminhos de Ferro Espanhóis.

A via, as pontes, as locomotivas, as automotoras, as instalações de segurança, o futuro dos caminhos de ferro e outros assuntos palpitantes, são tratados por técnicos distintos, cujos nomes são sobejamente conhecidos no meio ferroviário internacional.

O quarto volume, além de esplêndidas ilustrações a cores assinadas por pintores de renome, contém colaboração de eminentes personalidades do meio literário espanhol como Jacinto Benavente, Eugénio d'Ory, Wenceslau Fernandez Flores, José Maria Peman, Pio Baroja, Francisco do Cossio, Sanchez Canton, etc., etc.

«Cien años de ferrocarril en España» é, na verdade, uma obra de carácter monumental, que honra as artes gráficas. A edição é limitada a mil e duzentos exemplares numerados, estando a distribuição da obra a cargo do «Serviço Distribuidor da Comissão Oficial do Centenário», Plaza de las Cortes, 3, 1.<sup>o</sup>, Madrid.

## «Por terras afastadas»

O nosso colaborador Guerra Maio, Agente Comercial da C. P. e viajante infatigável, reuniu algumas crónicas de viagem, em elegante volume editado pela Livraria Bertrand.

Os capítulos deste livro lêem-se com o maior agrado, dado o seu grande interesse.

Ler o livro «Por terras afastadas», equivale a viajar por terras desconhecidas, de braço dado com o autor, cicerone ideal que conhece o mundo como poucos.

## «O comboio e a paisagem»

Há meses, publicou o «Boletim da C. P.» o artigo intitulado «O comboio e a paisagem», de António Montês, Chefe do Serviço de Turismo e Publicidade.

Desse artigo fez o autor uma elegante separata, com capa desenhada pelo pintor Alberto Cardoso, à qual a imprensa se referiu elogiosamente.

Se o comboio acabou com a pitoresca «mala-posta» e se, com o desaparecimento deste meio de transporte, se perdeu a tradição culinária da canja do Cercal, a verdade é que se deve ao comboio o descobrimento e valorização da paisagem portuguesa.

«O comboio e a paisagem», constitui um hino de louvor ao caminho de ferro e às belezas da nossa terra.

# PESSOAL

## AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



*Leandro Rodrigues*, subinspector do Serviço de Obras Metálicas - 2.ª Secção. Admitido como montador de 4.ª cl. em 1-1-1910. Nomeado montador de 3.ª cl. em 21-4-1911. Promovido a montador de 1.ª cl. em 1-1-1916; a encarregado de brigada em 21-1-1923; a chefe de cantão em 21-7-1924; a chefe de cantão principal em 1-1-1928; a contra mestre de 2.ª cl. em 1-1-1935; a contra mestre de 1.ª cl. em 1-5-1941 e a contra-mestre principal em 1-1-1946. Passou a Subinspector em 1-1-1948.



*Joaquim da Costa Rodrigues*; chefe de Serviço Adjunto da 1.ª Circunscrição. Admitido como praticante em 28 de Dezembro de 1909, foi nomeado factor de 2.ª classe em 31 de Agosto de 1911 e promovido a factor de 1.ª classe em 25 de Maio de 1914. Em 28 de Julho de 1918 foi nomeado amanuense e, depois de transitar por várias categorias, foi promovido a subchefe de serviço em 6 de Maio de 1935 e a chefe de serviço em 21 de Abril de 1938.



*José Nunes*, chefe de Armazém. Foi admitido nos Caminhos de Ferro do Estado (Sul e Sueste) em 17-8-909 com a categoria de servente; em 26-2-915 foi nomeado malhador; em 12-7-916, guarda; em 1-1-919, distribuidor; em 12-6-924, fiel de depósito; em 11-5-927, Fiel de armazém de 1.ª classe; em 1-1-943, Fiel de Armazém principal; e em 1-1-948 foi promovido à categoria actual.

*José Beja*, ajudante do 2.º Lanço da 1.ª Secção da Via e Obras. Admitido como assentador em 21-12-1909. Promovido a subchefe de distrito em 21-7-1915; a Chefe de distrito, em 21-3-1921; a chefe de lanço de 2.ª classe em 1-4-1927; a chefe de lanço de 1.ª classe em 1-1-1931 e a ajudante de Secção em 1-1-1935.



*Alberto Gil Pinto*, chefe de repartição principal do Serviço do Tráfego. Admitido como praticante em 28 de Abril de 1909, foi nomeado aspirante em 31 de Dezembro de 1909 e promovido a factor de 3.ª classe em 1 de Agosto de 1910. Em 11 de Março de 1914 foi nomeado amanuense de 3.ª classe e, depois de transitar por várias categorias, foi promovido a chefe de repartição em 1 de Abril de 1939 e a chefe de repartição principal em 1 de Janeiro de 1948.



*Luís Cardoso*, agulheiro de 3.ª classe de Alpedrinha. Admitido como carregador em 21 de Dezembro de 1909, foi nomeado agulheiro de 3.ª classe em 12 de Dezembro de 1912.



## REFORMAS

**Material e Tracção** — Luís de Sousa Fontes, Maquinista de 2.ª classe, do Depósito de Boavista David de Castro, Limpador da Revisão do Minho; Francisco Rosa, Fogueiro de Máquinas Fixas do Depósito de Faro; Joaquim Albino, Maquinista de 2.ª classe do Depósito de Faro; Marcelino da Silva, Maquinista de 3.ª classe do Depósito de Casa Branca.

**Via e Obras** — Rosa Teresa da Silva, guarda do distrito; Manuel Antunes de Almeida, chefe d.º Secção de 2.ª classe; José Beja, ajudante de Secção; Miguel Rodrigues Antunes, chefe do distrito; Raúl de Freitas, operário de 1.ª cl. das O. Metálicas; João Cardoso Pinheiro, assentador; Joana Duarte, guarda do distrito; Manuel da Silva, assentador.

Manuel Lopes, chefe de distrito; Albertino Loureiro, assentador; Brígida de Jesus Cardoso, guarda p. n.; Alberto da Fonseca, chefe de distrito; Maria Joaquina, guarda de p. n.; Maria da Conceição, guarda p. n.; Graça de Jesus, guarda p. n.; Manuel Rovisco Rijo, assentador; José Luís, chefe de distrito; Maria Emília, guarda p. n.; António Augusto Cândido, assentador; Augusto Gonçalves da Cruz, chefe de distrito; Inocêncio José Rato, assentador; Damaso Pereira, assentador; Abílio Augusto Cecílio, chefe de distrito; Domingos Gomes da Costa, operário de 1.ª classe das Obras Metálicas; Manuel Dias Pereira, subchefe de distrito; Maria Francisca, guarda p. n.; Tomaz Martins Charondo, assentador; Prudêncio José Rego, chefe de distrito; Manuel Godinho, assentador.

## PROMOÇÕES

**Via e Obras** — Engenheiro principal : — José Pereestrelo Guimarães, Subchefe de Serviço.

Engenheiros Adjuntos : — António Loureiro da Costa e Artur Alves Ribeiro, engenheiros ajudantes.

Chefe de Secção de Via de 1.ª classe : — Manuel das Neves Periquito, Chefe de Secção de Via de 2.ª cl.

Chefe de Secção de Via de 2.ª classe : — Américo José Pereira, Subchefe de Secção de Via.

Adido Técnico de 1.ª classe : — João Henriques de Mesquita, Adido Técnico de 2.ª cl.

Adido Técnico de 2.ª classe : — Jaime Guiso. Adido Técnico de 3.ª cl.

Subinspectores : — José Torres e Prudêncio Lopes da Silva, contramestres de 1.ª cl.

Chefes de Cantão de 2.ª classe : — Manuel Lemos Ferreira e Adelino Feitor, chefes de brigada.

Chefe de Brigada : — Adelino Simões, maquinista de máquinas fixas.

Maquinista de Máquinas Fixas : — Manuel Almeida Barreiros, assentador.

Fiel de Armazém de 1.ª classe : — Manuel Simões, fiel de armazém de 2.ª cl.

Fiel de Armazém de 2.ª classe : — José da Costa Aires, José Ferreira da Costa e António Augusto Rodrigues, ajudantes de distribuidor de materiais.

Ajudante de Distribuidor de Materiais : — João Alonso, servente de escritório.

Contramestre de 1.ª classe : — César Marques, contramestre de 2.ª cl.

Ajudante de Secção : — Abílio Rodrigues de Almeida, chefe de lanço de 1.ª classe.

Chefe de Lanço de 1.ª classe : — Manuel Baptista Romão, chefe de lanço de 2.ª classe.

Chefe de Repartição Principal : — Joaquim da Silva Martinho, chefe de Repartição.

Subchefe de Repartição : — Josué Rodrigues Malta e Manuel Joaquim Mota, chefes de secção.

Chefe de Escritório de 2.ª classe : — João Marcelino Teixeira e João Rebelo Nunes, chefes de escritório de 3.ª classe.

Chefe de Secção : — José Manuel da Cunha, Pedro Alberto da Costa e João Alberto Pereira, empregados principais.

Empregado de 2.ª classe : — Afonso de Jesus, Pedro Acúrcio Gomes, Joaquim Tomaz Candeias, Armando Calheiros, José Gomes da Silva, Joaquim Duarte Belo, Torcato Leitão e Mário do Carmo Silva, em pregados de 3.ª classe.

Empregado de 3.ª classe : — Custódio Bastos e Carlos Nogueira dos Santos, escriturários.

Escriturário : — José Rodrigues, apontador de 2.ª classe.

Desenhador de 2.ª classe : — Florentino Pablo Faria, desenhador de 3.ª classe.

Arquivista de 1.ª classe : — Sebastião Joaquim, arquivista de 2.ª classe.

## FALECIMENTOS



Adão Moreira de Freitas, guarda do Grande Distrito (Se agora da Hora). Admitido como assentador em 21 de Maio de 1926, passando a guarda P. N., por indicação do Serviço Saúde, em 15 de Julho de 1940.

Francisco Mateus das Neves, assentador do Distrito 252 (Serpa). Admitido como assentador em 1 de Julho de 1947.





*Manuel Martins Pedrosa*, chefe de 2.ª classe de Modivas. Admitido como praticante sem vencimento em 18 de Setembro de 1919, foi nomeado factor de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1924, promovido a factor de 1.ª classe em 26 de Maio de 1927, promovido a chefe de 4.ª classe em 21 de Junho de 1936, promovido a chefe de 3.ª classe em 14 de Julho de 1937 e a chefe de 2.ª classe em 9 de Julho de 1943.



*Ernesto Cabral*, guarda de estação de Alcântara-Terra. Admitido como carregador suplementar em 23 de Agosto de 1916, foi nomeado carregador em 21 de Junho de 1917 e nomeado guarda de estação em 16 de Abril de 1938.



*António Milheiro*, fogueiro de 2.ª classe do Depósito de Pampilhosa. Admitido ao serviço da extinta Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, como aprendiz, em 21 de Março de 1927, foi nomeado Fogueiro de 3.ª classe em 19 de Setembro de 1941 e fogueiro de 2.ª classe em 1 de Dezembro de 1945.



*João dos Santos Lacerda*, limpador do Depósito de Faro Vila Real. Admitido ao serviço da Companhia, como limpador, em 6 de Março de 1925.



*Manuel Soares*, ensebador da Revisão do Minho—Campanhã. Admitido ao serviço da Companhia, como limpador, em 24 de Novembro de 1942, foi nomeado Ensebador em 1 de Janeiro de 1944.



*Piedade Gomes*, guarda do Distrito 23 Beira Alta (Guarda). Admitida como guarda de P. N. em 21 de Janeiro de 1943.



*José de Sousa Garcia*, carregador de Pombal. Admitido como carregador suplementar em 16 de Julho de 1943, foi nomeado carregador em 1 de Outubro de 1948.



*Vicente Gomes*, guarda de estação de Funcheira. Admitido como carregador suplementar em 20 de Abril de 1923, foi nomeado carregador em 1 de Julho de 1927 e nomeado guarda de estação em 1 de Fevereiro de 1943.



*João António Barradas*, agulheiro de 1.ª classe de Castelo Branco. Admitido como carregador auxiliar em 6 de Setembro de 1917, foi nomeado carregador em 7 de Fevereiro de 1919 e promovido a agulheiro de 3.ª classe em 21 de Janeiro de 1928, a agulheiro de 2.ª classe em 1 de Fevereiro de 1943 e a agulheiro de 1.ª classe em 1 de Fevereiro de 1944.



*Mário de Oliveira Santana*, factor de 2.ª classe de Dois Portos. Admitido como praticante de estação em 1 de Julho de 1933, foi nomeado aspirante em 1 de Julho de 1934 e promovido a factor de 3.ª classe em 1 de Janeiro de 1936 e a factor de 2.ª classe em 1 de Setembro de 1944.



*Manuel Pereira*, condutor de 1.ª classe de Campanhã. Admitido como carregador eventual em 6 de Setembro de 1917, foi nomeado carregador em 21 de Novembro de 1924 e promovido a guarda freios de 2.ª classe em 30 de Março de 1925. Depois de transitar por várias categorias, foi promovido a condutor de 1.ª classe em 1 de Maio de 1946.



*Luís Rodrigues*, conferente de Lisboa - P. Admitido como eventual em 21 de Março de 1922, foi nomeado servente de escritório em 1 de Junho de 1928 e promovido a conferente em 1 de Janeiro de 1943.



*Floriano de Sousa Grazina*, carregador de Estremoz. Admitido como carregador suplementar em 26 de Julho de 1943, foi nomeado carregador em 1 de Outubro de 1948.



*Francisco Catarino*, assentador do Distrito 26 (Torre das Vargens). Admitido como assentador em 21 de Novembro de 1919.



*Manuel Rodrigues Mendes*, guarda de estação de Aveiro. Foi admitido como guarda de estação em 21 de Maio de 1920.



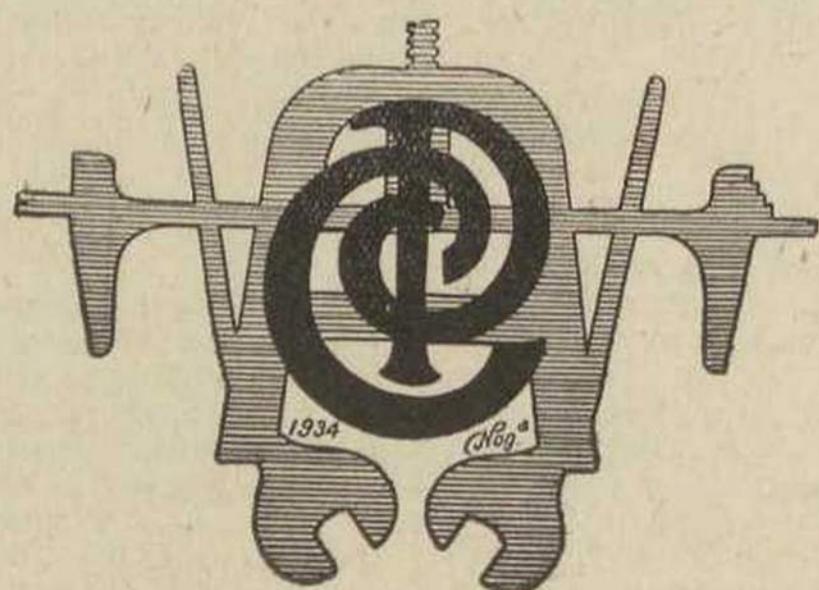
*Francisco Badana*, assentador do Distrito 26-B.A. (Freinada). Admitido como assentador em 21 de Abril de 1923.



*António Evangelista*, assentador do Distrito 125 (Castelo Novo). Admitido como assentador em 1 de Dezembro de 1917.



*José Marques*, empregado de 3.ª classe do Serviço da Fiscalização das Receitas. Admitido como praticante de factor em 1 de Setembro de 1939, foi nomeado aspirante em 1 de Janeiro de 1941. Em 1 de Janeiro de 1944 passou a escrivário e em 1 de Janeiro de 1948 foi promovido a empregado de 3.ª classe.



# Sumário

Viaduto da Avenida da República

Ano Santo

Notas sobre o viaduto da Avenida da República

Dos métodos para evitar as reclamações por anormalidades no transporte ferroviário, por Joaquim Manuel Sargaço Júnior

Para a história

Eng.º Jaime Correia Mendes

Cartas ao editor

Ferroviários estrangeiros condecorados

Instrução Profissional

Os nossos colaboradores

Um exemplo

Conselhos aos operários

França: O primeiro comboio sobre pneumáticos

A viagem do «Talgo» a Portugal

Exames para aspirantes

Bom humor

A excursão dos assinantes do «Boletim da C. P.» à Suíça

Propaganda Ferroviária

Uma Automotora «Renault» visitou as nossas linhas

Perguntas e Respostas

Deixou o serviço o Eng.º Teles da Silva

Grupo Desportivo dos Ferroviários de Campanhã

Publicações recebidas

Pessoal

NA CAPA—O Cardeal Spellmann abraça o Núncio Apostólico em Lisboa Mr. Pietro Ciriaci. Na foto vêm-se o Secretário Geral da C. P. Eng.º Branco Cabral, que acompanhou a peregrinação americana a Fátima e o Director Geral da C. P. Eng.º Espregueira Mendes, que aguardava o comboio especial em Entre-Campos.

• GRAVURAS A PRETO E A CORES • DESENHOS • REPRODUÇÕES •

• GRAVURAS A PRETO E A CORES • DESENHOS • REPRODUÇÕES •

• GRAVURAS A PRETO E A CORES • DESENHOS • REPRODUÇÕES •

• GRAVURAS A PRETO E A CORES • DESENHOS • REPRODUÇÕES •



C. M. Spellmann, papa de

FOTOGRAVURA

ARMEIS & MORENO, LDA

C. S. JOÃO DA PRAÇA, 36-A, 38 (e 58)  
TELEF. 28055 LISBOA

ESPECIALIZADA EM  
DESENHO — TRICROMIA  
FOTOGRAVURA — ZINCOGRAFIA