

BOLETIN

A.C.P. W.DA C.P.

BOLEMIADA

BOLETIM DA CP.

N.º 297

MARÇO — 1954

ANO 26.º

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

PROPRIEDADE

da Companhia dos Caminhos
de Ferro Portugueses

FUNDADOR: ENG.º ALVARO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR

Eng.º Roberto de Espregueira Mendes

ADMINISTRAÇÃO

Largo dos Caminhos de Ferro
—Estação de Santa Apolónia

EDITOR: ANTÓNIO MONTES

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

AUSCULTAÇÃO de fracturas nos limites das juntas dos carris

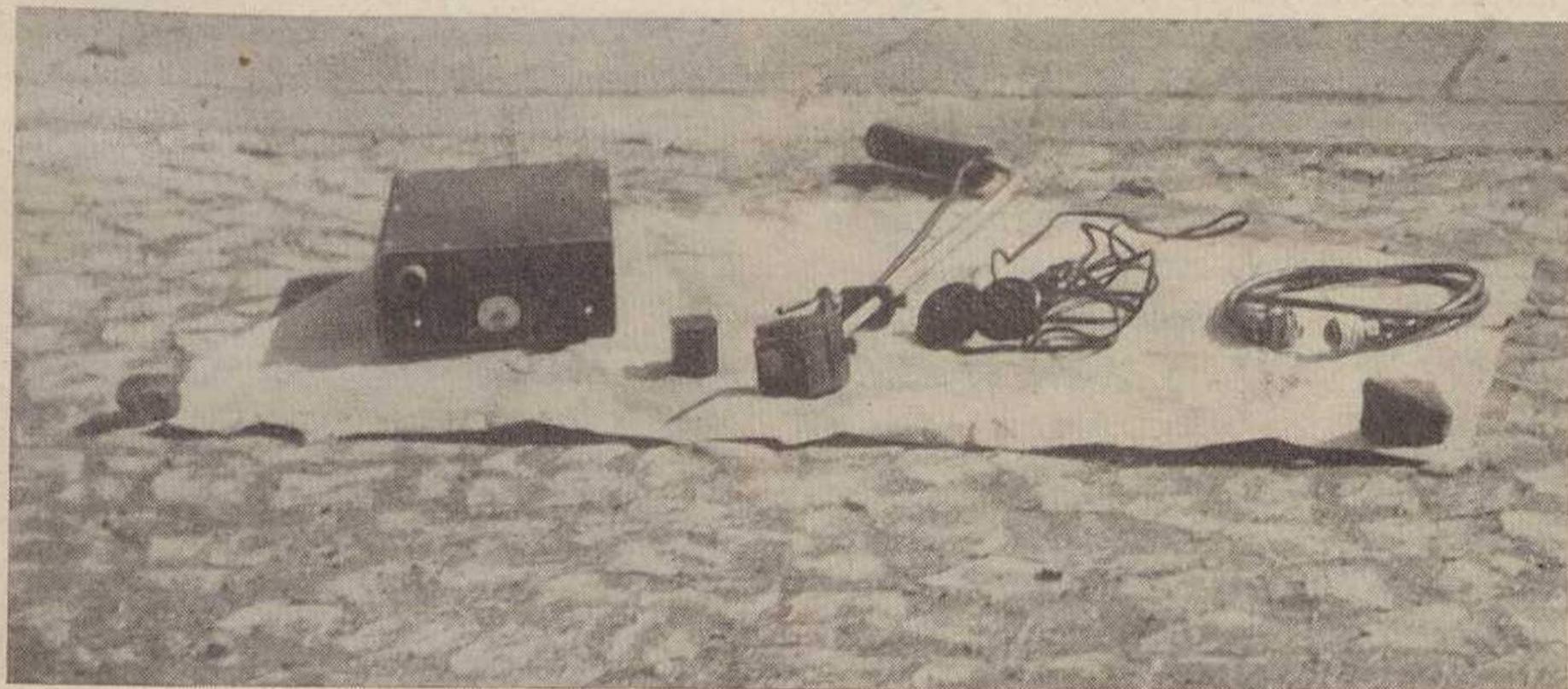
Pelo Eng.º ALVES RIBEIRO
(Adjunto da Via e Obras)

Há já algum tempo, adquiriu a nossa Companhia aparelhagem ultrasónica destinada a «descobrir» fracturas ou fendas nos topos dos carris.

Deste modo, é possível substituir a inspecção implicando até à data a desmontagem das barretas das juntas, por uma operação simples de maior rendimento e dispensando a desmontagem das barretas quando o apa-

relo não acuse a existência de fractura; porque no caso do aparelho assinalar fractura, há que desmontar as barretas com o fim de avaliar a extensão do defeito e tomar provisões.

A aparelhagem ultrasónica que possui a Divisão da Via e Obras é de proveniência



Da esquerda para a direita—Caixa (emissor-receptor), Cristal (de mão e montado em bastão), auscultadores e cabos das ligações



O operador trabalha com o Cristal manual

americana e o seu funcionamento «assemelha-se» ao da aparelhagem emissora e receptora da rádio; a operação de «auscultação» que proporciona, «assemelha-se» à auscultação do doente por meio do estetoscópio.

A figura da 1.^a página mostra o aparelho ultrasónico «Audigage» (é este o seu nome americano), que se compõe de uma caixa (o emissor-receptor), do Cristal (de mão ou montado num bastão ou bengala), dos auscultadores e das ligações respectivas; quando em serviço, todo este conjunto é transportado em mochila às costas do operador.

A utilização do «Audigage» é muito simples pois apenas exige prática e bom ouvido.

O «Audigage», que funciona com duas baterias de pilhas secas, aproveita as propriedades de certos cristais como o quartzo, a turmalina, etc., no nosso caso o quartzo, que tornam possível a produção de sons de muito mais alta frequência do que a dos sons ordinários. Os sons ordinários, de baixa frequência, podem ser ouvidos pelo homem ao

passo que os de alta frequência, os ultrasons, são inaudíveis.

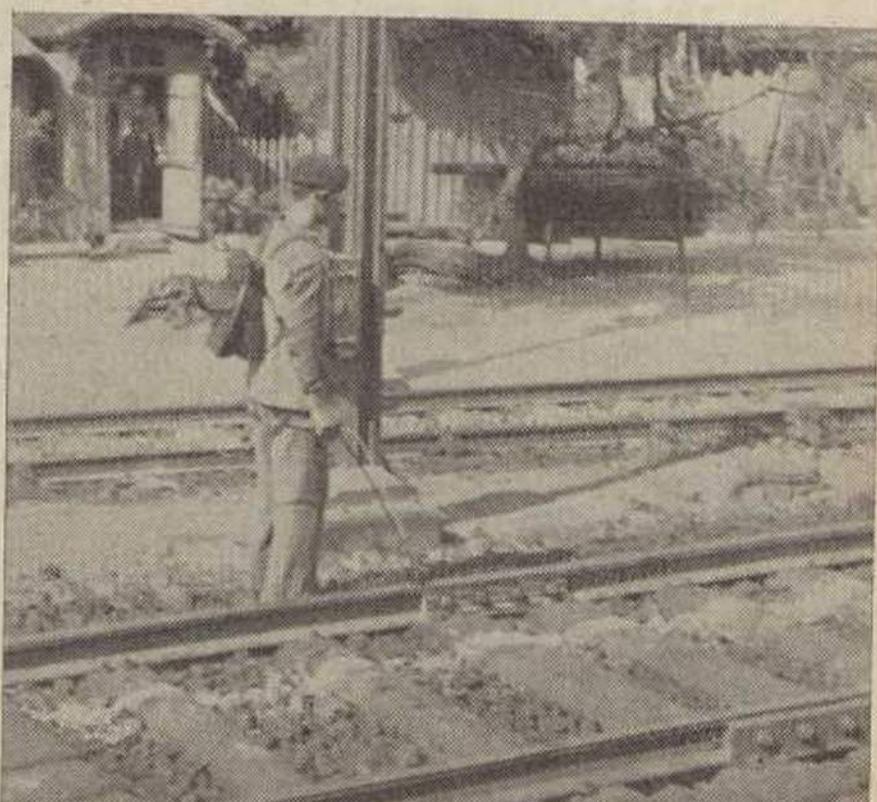
Enquanto os ultrasons se propagam praticamente em linha recta, concentrados, os sons ordinários, ouvidos pelo homem, *dispersam-se*, no meio em que se propagam e de aí a impossibilidade de os captar ou «ouvir» tirando partido.

O mesmo não sucede com os ultrasons, pois transmitindo-se *sem dispersão*, por exemplo através dos materiais (o som não se propaga só no ar, também se propaga na água, etc.), no nosso caso o carril, e encontrando uma fractura, ou o próprio limite do carril (patilha), no caso deste se encontrar em bom estado, reflectem-se voltando ao ponto de partida. Temos, assim, um processo de localizar fendas.

Tudo se resume agora à produção dos ultrasons e à sua captação depois de reflectidos. É o que resolve o «Audigage».

O aparelho «Audigage» funcionando como emissor produz a corrente alterna necessária para pôr em vibração a placa de quartzo existente no chamado Cristal. Porque a vibração é de alta frequência, aparecem os ultrasons que se propagam segundo a altura do carril até encontrar a fractura ou o limite do carril; af reflectem-se para voltar ao ponto de partida e pôr a vibrar a placa de quartzo.

Funcionando seguidamente o «Audigage» como receptor, transforma as vibrações do quartzo (quartzo piezoelectrónico) produzidas



O operador trabalha com o Cristal montado numa bengala

pelos ultrasons reflectidos em sons audíveis nos auscultadores que o operador tem colocados nos seus ouvidos: é o momento em que se «ouve» a fractura, ou o limite do carril, no caso deste se encontrar em bom estado. Este som é tanto mais baixo quanto mais próxima da cabeça do carril estiver a fractura; e tanto mais agudo quanto mais próxima da patilha do carril estiver a fractura.

Note-se que, em virtude de com o «Audigage» ouvirmos sons reflectidos, sempre que a fractura não é paralela à cabeça do carril, é oblíqua, as ondas reflectidas não voltam ao ponto de partida e, por isso, nenhum som característico se ouvirá nos auscultadores. No trabalho de «auscultação» é o único caso em que não se ouve qualquer som característico nos auscultadores.

E eis, em resumo, uma descrição do funcionamento do «Audigage».

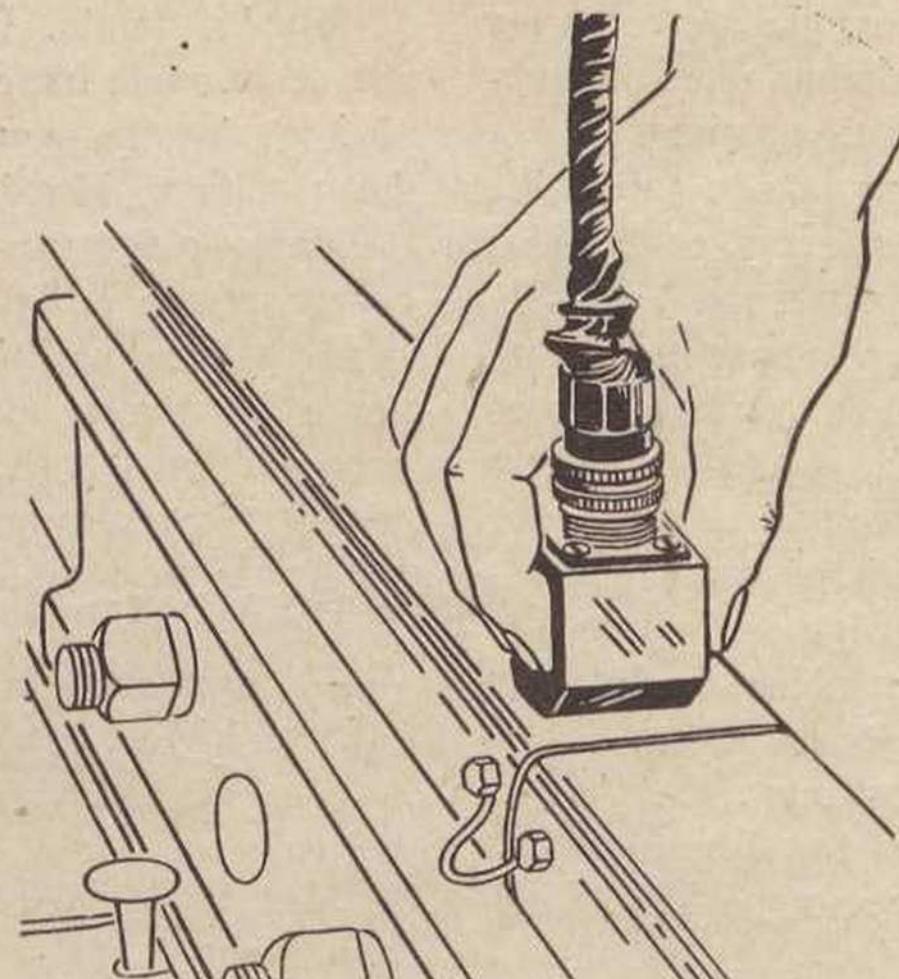
A propósito de ultrasons, é interessante referir que um dos sons mais intensos produzidos no Mundo, 10.000 vezes «mais intenso» do que o do estampido de um tiro de artilharia, não impediu que no local onde ele se produziu se pudesse ouvir o trabalhar de um relógio de pulso. Tratava-se de ultrasons!

E não admira que assim sucedesse pois o som mais intenso que o nosso ouvido é capaz de ouvir corresponde a cerca de 20.000 vibrações por segundo; acima desta frequência, as vibrações sonoras são inaudíveis ou melhor são inaudíveis para as crianças, pois para os adultos o limite é bem mais baixo: cerca de 15.000 vibrações aos 30 anos, 13.000 aos 47, etc..

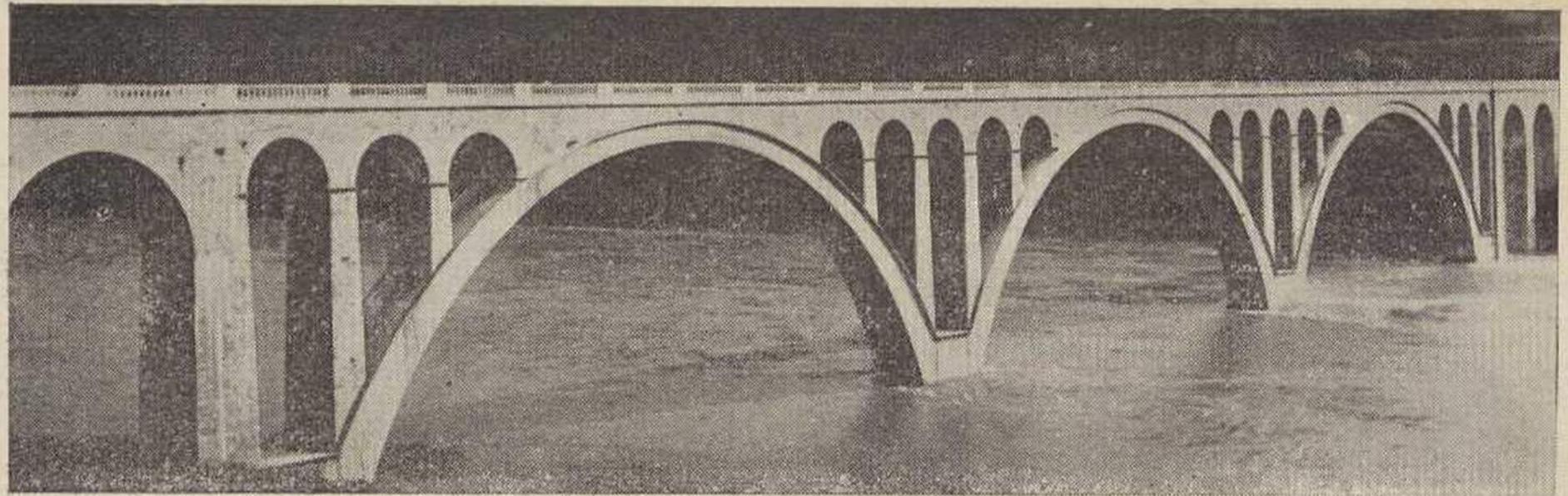
No entanto, os animais têm o sentido auditivo muito mais apurado do que o homem.

Uma experiência feita com um cão mostra que assim é: durante alguns dias deram carne a um cão, ao mesmo tempo que lhe faziam ouvir um som de 35.000 vibrações, inaudível para o homem. O cão, assim acostumado, sempre que lhe faziam ouvir o «ultrasom» saltitava e latia de contentamento pois já sabia que o esperava um bom «naco» de carne!

Temos de admitir que o nosso mundo auditivo é bastante limitado, pois podem-se produzir sons bastante intensos (?), 500.000 vibrações por segundo, sem que os possamos ouvir!



O Cristal «ausculta» os topo dos carris nos limites dos comprimentos



Eu fui ao Cabo do Mundo

Por ANTÓNIO RODRIGUES COUTINHO

Subinspector de Contabilidade

Tive sempre a paixão pelas viagens.

Era criança ainda, e já conhecia todos os caminhos e becos do lugar onde nasci, e, à medida que fui crescendo, as aldeias vizinhas iam ficando, também, minhas conhecidas,

Com a idade, cresceram as ambições e vá de pensar, teimosamente, em atravessar a fronteira e ir por aí fora, ver terras, descobrir mundos. O nosso Portugal de romarias já estava desvendado aos meus olhos, sedentos de ver, de contemplar, de admirar.

Ir ao estrangeiro passou a ser, para mim, uma obsessão. Ver outras terras, contemplar caras de outra côr, admirar monumentos de arquitectura exótica, eis o meu pensamento dominante. E, então, eu ouvia embevecido as descrições que faziam as pessoas minhas conhecidas, que regressavam da estranha.

Também eu havia de ir ao estrangeiro — mas sem me lembrar, sequer, que para isso seria preciso uma carteira recheada de notas do Banco de Portugal, de passaportes, de vistos, selos fiscais, carimbos, etc., etc. A pertinácia fazia-me esquecer tudo, só para me indicar que havia de ir ao estrangeiro. E um dia...

Estava eu, então, na Barca d'Alva. Manhã cedo, o sol dourava ainda só o cume dos montes, verdejantes de trigo. Pé ante pé, com todas as cautelas, avancei para a ponte

internacional. Não se via ninguém, e apenas se ouvia o chilreio da passarada, de aquém e de além do rio. Era um convite. Avancei mais, e mais. Já ia para lá da linha que divide as Pátrias de Camões e de Cervantes. Julgava-me livre de todo o perigo.

Caminhava então afoitamente. Eis-me em território espanhol.

Respiro fundo. Estava no estrangeiro e, por certo, nada impediria que eu seguisse por aí fora, à frente — quem sabe? — talvez para dar a volta ao Mundo.

Mas — coisa terrível para mim! — de uma caseta eretta ao lado da via saiu um «carabineiro», sabre em riste e com a alma mais negra do que a bocarra do túnel que se me deparava em frente, e, sem me aceitar explicações, investe num gesto nada amistoso, obrigando-me a voltar para trás.

Perdi a partida. Acordei para a realidade — e adormeceu em mim a ideia de voltar ao estrangeiro...

* * *

Mas tal ideia de ver terras, de atravessar fronteiras, de calcorrear continentes, de descobrir mares, tinha criado raízes fundas no meu Eu. Felizmente que sou um homem de sorte, e encontrei a pessoa que me ia satisfazer a ambição.

Convidaram-me para eu ir ao cabo do Mundo. Seria coisa certa.

Iria ao cabo do Mundo, e isto excedia tudo o que eu de longe vinha acalentando, pois que o cabo do Mundo seria ainda para além do estrangeiro, de todos os estrangeiros. Anuência plena, eu teria, apenas, de aguardar... o sinal da partida.

Andava radiante. Respirava felicidade. Eu ia ao cabo do Mundo.

Pus de parte a leitura dos jornais. Não me interessava a política ou o desporto, a crítica teatral ou os casos do dia. As minhas leituras passaram a ser as ciências geográficas. Em cima da minha banca de trabalho só se viam mapas, roteiros, etc., etc. e em cima da mesa da casa de jantar, em vez de flores, quis, antes, um globo terrestre, enorme, para o compreender melhor.

Consultei Fernão Mendes Pinto, Blasco Ibañez e Ferreira de Castro.

Se aquele peregrinou pela Etiópia e pela Arábia, estes deram a volta ao Mundo.

Eu iria, porém, mais longe — eu iria ao cabo do Mundo!

Manuseei cartas geográficas, conversei com embarcadiços, folheei diários de bordo. E nas horas de refeição, em que, com a família, passava em casa, não permitia que minha mulher me falasse na crise dos géneros ou falta de água do poço, nem meus filhos avotassem assuntos do colégio que saíssem fora das ciências geográficas.

Que importância teria para mim a matemática ou a física, ou mesmo a história, se eu ia viajar para muito longe — para o cabo do Mundo?

Só geografia, sim senhores, pois através dela eu já me sentia a navegar no Mediterrâneo milenário; a percorrer em cima da bossa dum camelo as estepes da Síria; a contemplar as cidades da Índia onde o culto

por Gandhi, o apóstolo da Paz, se não apagará jamais.

E em sonhos, eu via a chama eterna dos poços do petróleo do Iraque e da Pérsia; os arranha-céus da América; as pirâmides do Egito, e outras maravilhas do Mundo antigo e do moderno.

Mesmo acordado eu continuava a ver tudo isto, e ia-me preparando para a grande, para a inolvidável viagem ao cabo do Mundo.

Adquiri um boné à «jockey», uns óculos escuros para atravessar o deserto do Saará, um fato de linho para envergar logo que chegasse ao Rio de Janeiro.

E pelos olhos da inteligência eu ia contemplando, antecipadamente, no morro do Corcovado, uma estátua colossal de Cristo, abrindo os braços num amplexo fraternal que abarcava todos os povos, a humanidade inteira.

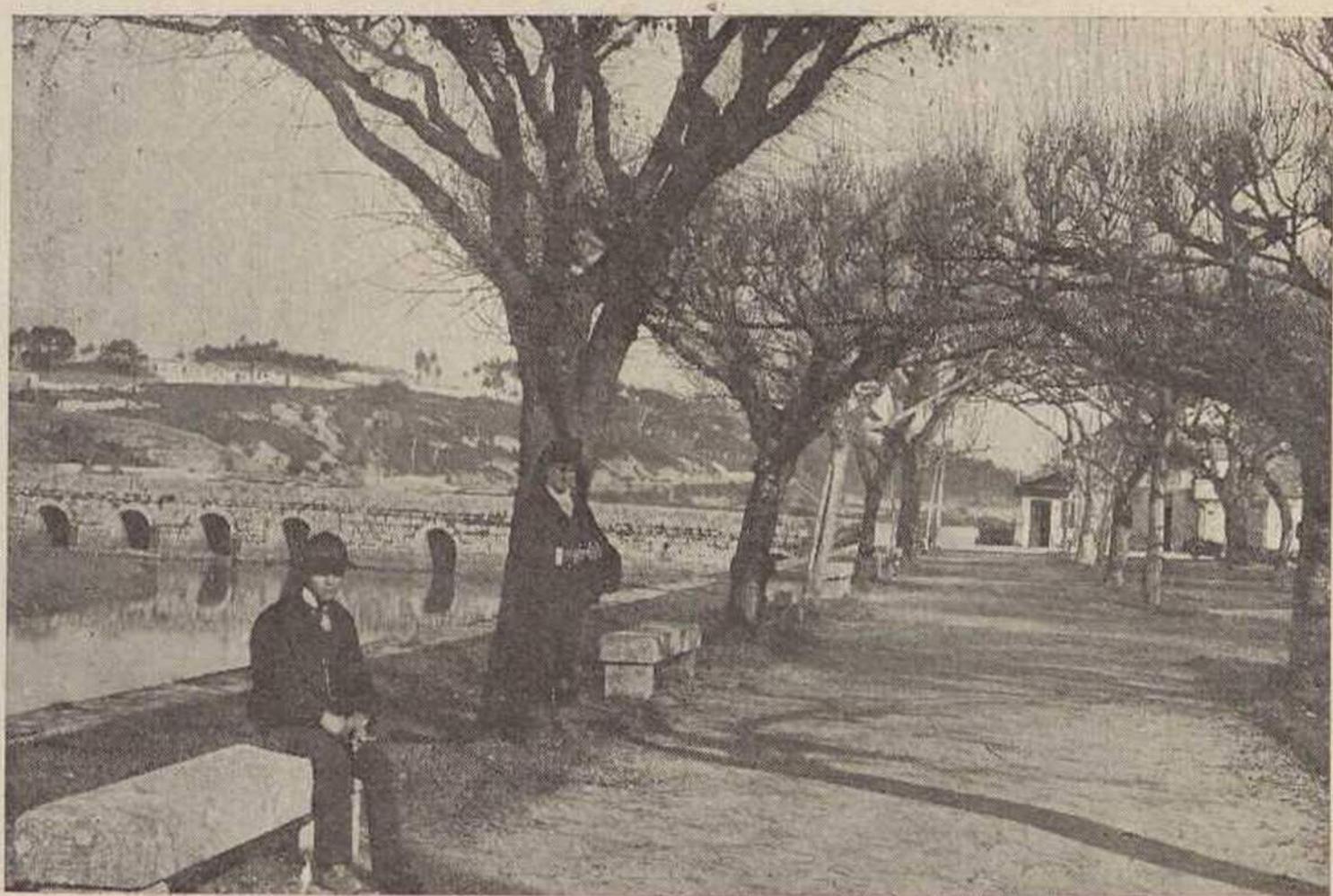
* * *

Tal dia partimos — disse, certa vez, o meu amigo.

O entusiasmo cresceu, o interesse redobrou.

Logo de manhã cedo, nesse dia inolvidável, já eu andava contornando a doca de Leixões, a cujas muralhas um transatlântico vomitava fumo, em espirais de sonho.

Devia ser esse, por certo, o paquete onde eu iria embarcar.



MATOZINHOS — Ponte romana em Leça

A bandeira verde rubra tremulava ao vento no topo do mastro mais alto. Eu estava emocionado. Ia deixar a Pátria por algum tempo, numa viagem de aventura. Eu iria ao cabo do Mundo, por mares nunca dantes navegados, como foi Vasco da Gama. Chega o amigo, apressadamente.

Ao mesmo tempo que pede desculpa por ter vindo tarde, convida-me a entrar numa camionete que estacionava próximo. Faço-o sem relutância e sem qualquer pergunta. O veículo rola por aí fora. Ao lado e já ficando para trás, a estação de Leixões, no vale do Leça. Não há dúvida — pensei — vamos a caminho do aeroporto das Pedras Rubras. A viagem vai iniciar-se por avião.

Mais uns quilómetros andados, e a camionete pára. Toda a gente sai, e eu saio também, porque me convidam a fazê-lo. Olhei, ansioso. Não via aviões, não enxergava o campo. Indaguei, naturalmente, mas titubeando:

—....?

— Estamos no Cabo do Mundo.

* * *

Fiquei atónito.

A minha fantasia caiu por terra.

Tudo fora sonho. Eu continuava adentro das fronteiras, pertinho do lugar onde, em 1852,

desembarcaram as tropas libertadoras do Senhor D. Pedro IV.

Lá estava a assinalar o acontecimento notável, o obelisco comemorativo.

E só então me vieram à memória as estrofes do «Só», que António Nobre cantou:

«Ó Cabo do Mundo! Moreira da Maia!
Estrada de S. Tiago! Sete Estrelo!
Casas dos pobres que o mar, à noite, caia...»

NOTA — O Cabo do Mundo é um pequeno povoado da freguesia de Perafita, ao norte de Leça da Palmeira e por onde passa um caminho que vai terminar perto da praia de Pampelido, ou da Memória, e onde, em 9 de Julho de 1852, desembarcaram aqueles 7.500 bravos soldados, que a História denominou do Mindelo.

Lá se ergue uma granítica pirâmide de 16,5 metros de altura, a assinalar o facto.

Para o lado do sul, mas mais distante, outro padrão se ergue, bastante mais alto.

É o farol da Boa Nova, a balizar o sítio onde, há umas dúzias de anos atrás, se deu a grande tragédia marítima do «Veronese».

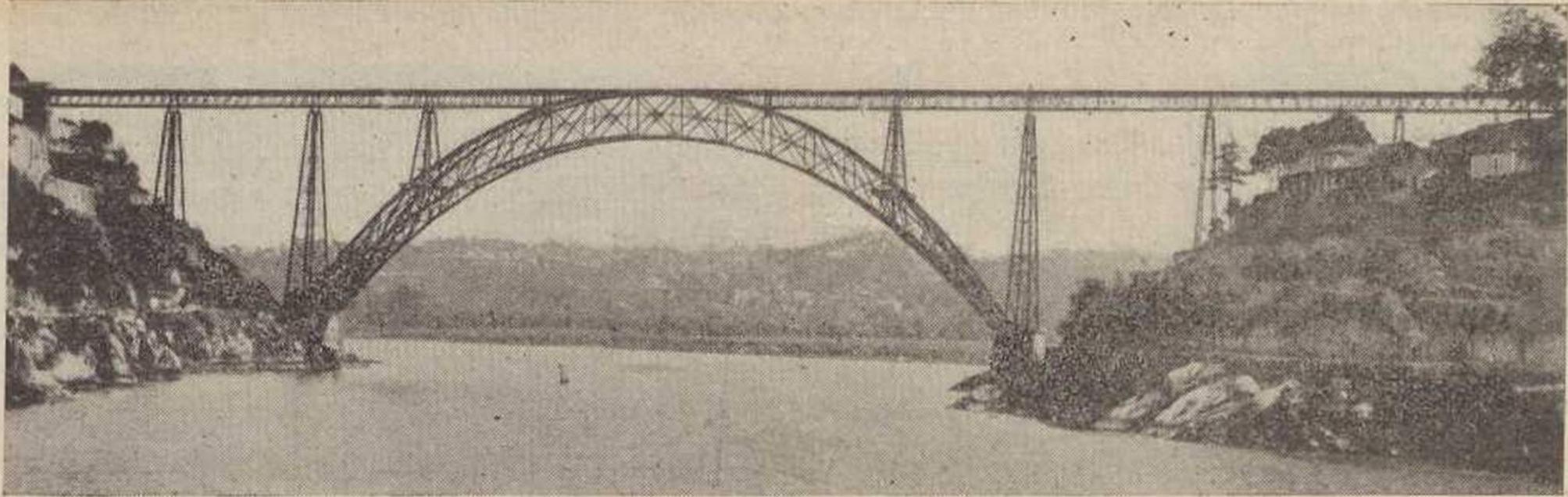
Desde há meses que, entre a estação do Caminho de Ferro de Leixões e o Cabo do Mundo, há carreiras constantes e rápidas de camionetes de passageiros.

Chama-se também a esta povoação a praia do Paraíso.

A. C.



MATOZINHOS — Cais de embarque no porto de Leixões



Talvez não saiba que...

Condensado por JOSÉ JÚLIO MOREIRA

Chefe de Repartição da Divisão de Via e Obras

O livro sagrado dos maometanos, donde constam as interpretações dos primeiros califas e dos doutores mais célebres, sobre os pontos fundamentais da sua religião, tem o nome de *Assorath*.

* * *

Antigamente havia em Portugal os chamados coutos, onde certos criminosos, que ali se refugiavam, não podiam ser presos. Variava a natureza do privilégio, conforme as localidades. Assim, nos coutos de Alcobaça, havia asilo para todos os crimes, exceptuando os que a Lei reputava gravíssimos; e, no de Arraiolos, podiam estar sem serem incomodados os indivíduos perseguidos por dívidas.

Daquele termo e do seu significado deriva a particularidade de, nos jogos infantis, ainda hoje, se chamar couto ou coito ao local onde o jogador se põe a salvo dos ataques dos seus perseguidores.

* * *

Em 1518, o Papa Leão X, a pedido do rei D. Manuel I, elevou à dignidade episcopal, com o título de bispo de Utica, o filho do rei do Congo, príncipe D. Henrique, que então estudava em Portugal.

* * *

Em qualquer região, a temperatura da atmosfera baixa de 1 grau centígrado por cada 215 metros de aumento de altitude, isto é, se a temperatura no sopé da montanha for de 9 graus e subirmos 860 metros, a temperatura descerá para 5 graus.

* * *

O professor belga, Dr. Marcel Labbé, num dos seus mandamentos sobre higiene alimentar, diz que, para subir a grandes altitudes, vale mais comer um pau de chocolate do que um grande bife. Por sua vez, o Director dos Serviços de Higiene dos Estados Unidos da América do Norte, em 1937, entre os seus conselhos aos que desejam viver 100 anos, afirma que nunca nos devemos encolerizar.

* * *

O quadro de Murillo, a Assumpção, que existe no museu do Louvre, em Paris, fazia parte da galeria do Marechal Soult, que o recebera como preço do perdão de dois frades espanhóis que estavam para ser enforcados, por espionagem. Foi a leilão e adjudicado à França por 586.000 francos.

Madame Royale, depois duquesa de Angoulême (Maria Teresa Carlota), filha de Luís XVI e esposa de Luís António de Bourbon, era mulher tão enérgica que fez com que Napoleão dissesse ser ela *o único homem da sua família*. Morreu em Frosdorff, em 1851, com a idade de 73 anos.

* * *

A única memória que nos resta do Teatro Romano que existiu na velha rua de S. Mamede (ao Caldas), em Lisboa, é da autoria de Luís António de Azevedo, escritor excêntrico e grande protector dos cães vadíos da capital.

Costumava atravessar as ruas de Lisboa, mal vestido, seguido dum matilha de cães seus e alheios. De vez em quando parava, para dar de comer a qualquer magro cão vadio, o que, naturalmente, despertava a curiosidade pública e provocava comentários humorísticos.

Amante da literatura clássica, chegou a ser professor de latim no «real estabelecimento do bairro de Alfama».

Quando morreu, entre 1818 e 1820, com mais de 60 anos, numa casa do largo da Graça, os seus móveis e roupas foram ven-

didos em leilão pela exigua quantia de 5\$00, e os seus livros predilectos por 192\$00.

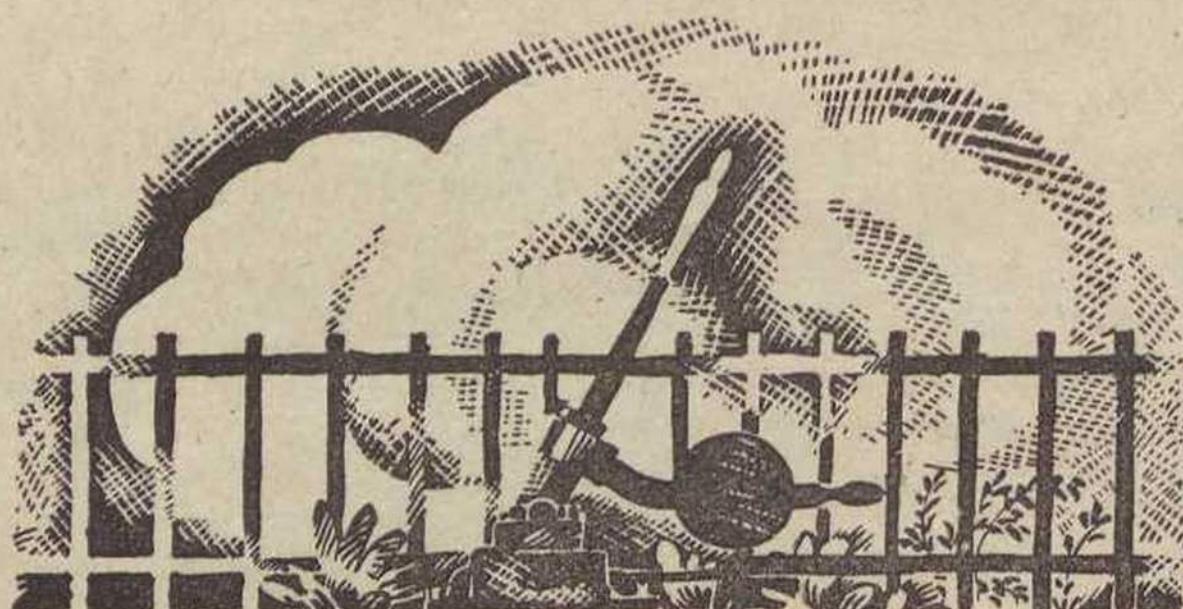
A referida memória, datada de 1815, tem o seguinte interessante título : «Dissertação filológico-histórica sobre o verdadeiro ano, manifestas causas e atendíveis circunstâncias da criação do tablado e orquestra do antigo teatro romano, descoberto na escavação da rua de S. Mamede, perto do castelo desta cidade (Lisboa), com a inteligência da sua inscrição em honra de Nero, e notícia instrutiva de outras memórias ali mesmo achadas».

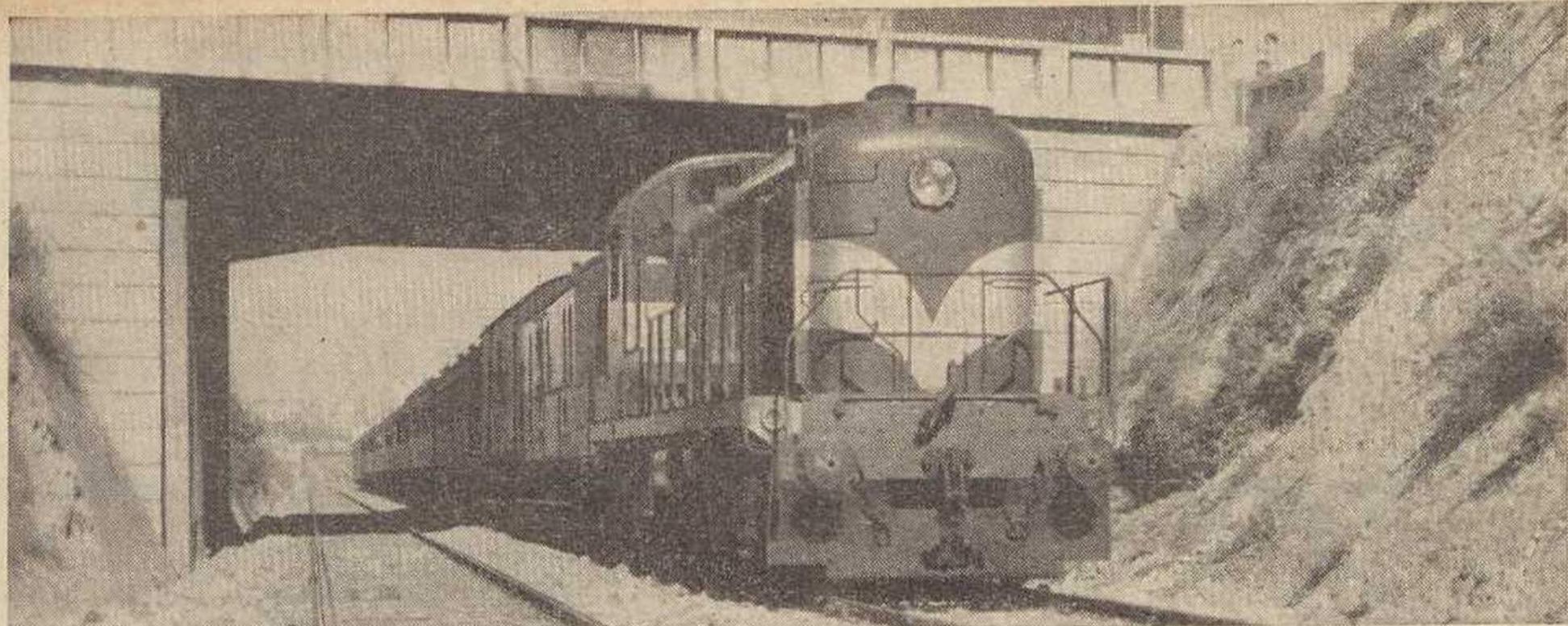
* * *

Em vários concelhos do Minho e Trás-os-Montes há aldeias com o nome de *Assento da Igreja*. Além deste, encontramos, também, no de Vila Real, *Assento do Pereiro* e *Assento do Balsa* e, no de Guimarães, *Assento da Ribeira*. Por outro lado, no distrito do Porto e concelho de Felgueiras, temos *Assento de Cima* e *Assento de Baixo*.

* * *

Existe um curioso poema satírico intitulado Arte de mentir em Política, da autoria de Jonathan Swift.





PERGUNTAS E RESPOSTAS

I — Divisão Comercial

Pergunta n.º 165 — Peço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado:

Cobrança a efectuar a um passageiro portador de bilhete inteiro da Tarifa Geral, em 3.ª classe, de Messines-Alte a Tunes e que apresenta ao revisor do comboio n.º 9241 uma requisição de transporte, da Junta Nacional da Cortiça, em 3.ª classe, de Tunes a Faro.

Sou de parecer que se deve cobrar a importância de 7\$80 referente a um bilhete de 3.ª classe, ao abrigo da Tarifa Especial n.º 1-P.

Resposta — Está certa a importância que indica.

///

Pergunta n.º 166 — Agradeço dizer-me se está certo o seguinte processo de taxa: Pequena velocidade de Algoz a Portimão, uma porção de ladrilhos de cimento com 600 quilos.

Distância 24 km.	
Aviso ao Público B n.º 174	
Preço — $\$43 \times 0,60 \times 24$	6\$20
Registo	3\$00
Aviso de chegada	1\$00
Total	10\$20

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

Distância 24 km.	
Aviso ao Público B n.º 174	
Preço (mínimo de cobrança)	4\$00
Manutenção $18\$00 \times 0,60$	= 10\$80
Registo	3\$00
Aviso de chegada	1\$00
Total	18\$80

Pergunta n.º 167 — Peço dizer-me se está certo o seguinte processo de taxa: Pequena velocidade, de Guarda para Vila Fernando:

Uma porção de telha barro ordinário	800 kg.
Um saco com cal hidráulica	. . . 50 kg.
» » » cimento hidráulica	. . . 50 kg.
Total	. . . 900 kg
Minimo da Tarifa Geral	. . . 4\$00
Transporte de cal e cimento	. . . 1\$18
Manutenção — $90 \times \$18$. . . = 16\$20
Registo 3\$00
Aviso de chegada 1\$00
Arredondamento \$02
Total	. . . 25\$40

Resposta — O processo de taxa apresentado está errado. Segue discriminação como corresponde:

Distância 11 km.
Telha — Aviso ao Públ. B n.º 174
Cal e Cimento — Tarifa Geral, 2.ª classe

Preço (mínimo de cobrança)	. . . 4\$00
Manutenção: $18\$00 \times 0,90$. . . = 16\$20
Registo 3\$00
Aviso de chegada 1\$00
Total	. . . 24\$20

///

Pergunta n.º 168 — Agradeço ser esclarecido se o portador de bilhete de assinatura mensal ao abrigo da Instrução n.º 2155, em 2.ª classe, pode utilizar a 3.ª classe dos comboios n.os 1 e 4.

Resposta — Os portadores de bilhete de assinatura mensal, válida em 2.ª classe, fornecida ao abrigo da Instru-

ção n.º 2155, podem utilizar a 3.ª classe dos comboios rápidos n.ºs 1 e 4, pagando a taxa de velocidade correspondente à 3.ª classe.

II — Divisão da Exploração

Pergunta n.º 143 — O comboio n.º 18171 segundo o horário chega a Figueirinha às 6 33 h e parte às 6 38 h

O comboio n.º 8140 chega às 6-38 h e parte às 6-42 h

O n.º 18171 chegou à tabela, ficando com a cauda fora do limite e partiu às 6-53 h por motivo de manobras, perdendo 15 minutos.

O n.º 8140 recebido ao abrigo do Art.º 19.º do Regulamento 2 chegou às 6-40 h e partiu às 6-42 h, ganhando 2 minutos. Ao n.º 18171 foram marcados 4 minutos a «Diversos» e 11 ao «Movimento», assim justificados: Até às 6-42 h esperando a chegada e saída do n.º 8140 e o restante tempo recuar e deixar um vagão. Agradeço ser esclarecido se a justificação está bem feita.

Resposta — Está bem feita a justificação do tempo perdido pelo comboio n.º 18171.



Pergunta n.º 144 — O comboio n.º 3 saiu de Lisboa-P. à tabela, porém à hora da partida de B. de Prata a máquina avariou pelo que B. de Prata passou o telegrama da interversão de Trens com o comboio n.º 121 seguindo daquela estação à frente do n.º 3 e anulou o pedido de avanço a este comboio, pedindo avanço ao comboio n.º 121 à frente.

Porém, quando o comboio n.º 121 se aproximava de B. de Prata a avaria do comboio n.º 3 foi reparada vindo este comboio à frente normalmente pelo que passou o telegrama a normalizar o serviço naquela estação.

Como existem diversas opiniões, pergunto se é necessário anular o avanço ao comboio n.º 121 como se procedeu com o comboio n.º 3. Agradeço ser esclarecido, pois julgo não

haver necessidade de anular o avanço ao comboio n.º 121, visto o telegrama já normalizar o serviço.

Resposta — Desde que a ordem de sucessão dos dois comboios não chegou a ser alterada, não há que proceder à normalização mas sim à anulação do telegrama de interversão e também do respectiva avanço, para obviar qualquer equívoco.



Pergunta n.º 145 — A estação de Beja anuncia o comboio especial n.º 38182 entre Beja e Casa Branca que cruza em Viana, com o comboio n.º 8125.

O anúncio foi passado a Pinhal Novo, onde aquela estação forneceu o mod. M. 117 avisando que aquela estação cruzava em Viana com o comboio n.º 38182.

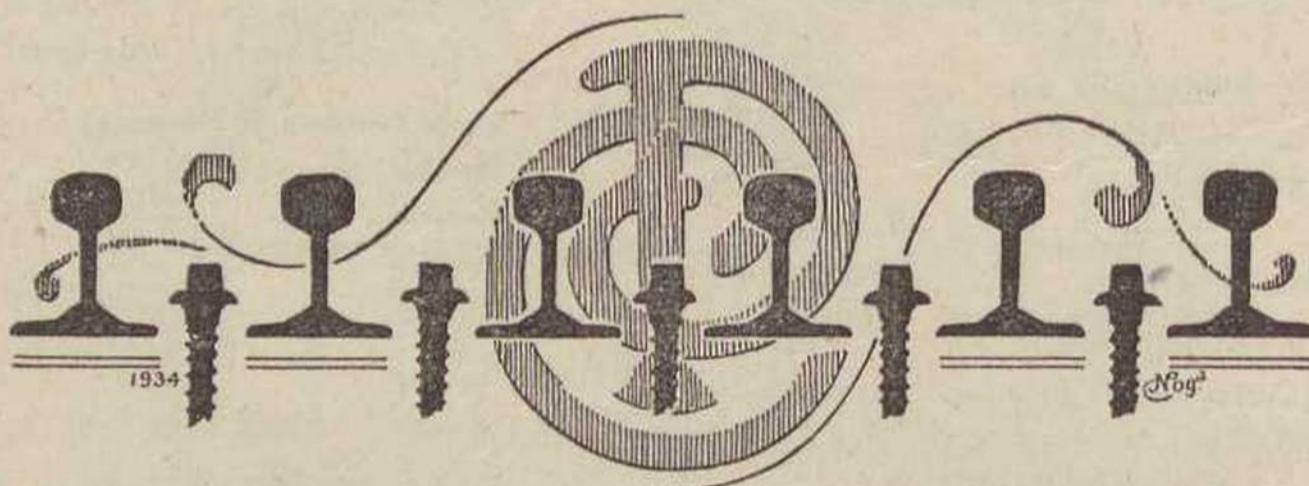
Por qualquer motivo, porém, o comboio n.º 38182 foi suprimido e o telegrama da supressão foi recebido em Casa Branca pouco antes do comboio n.º 8125 ali ter chegado. Peço dizer-me qual a estação que devia fornecer o mod. M. 126 dizendo que o referido comboio ficou suprimido.

Resposta — É à estação de Viana que pertence fornecer o modelo M. 126 em harmonia com as artigos 23.º e 25.º do Regulamento 2.

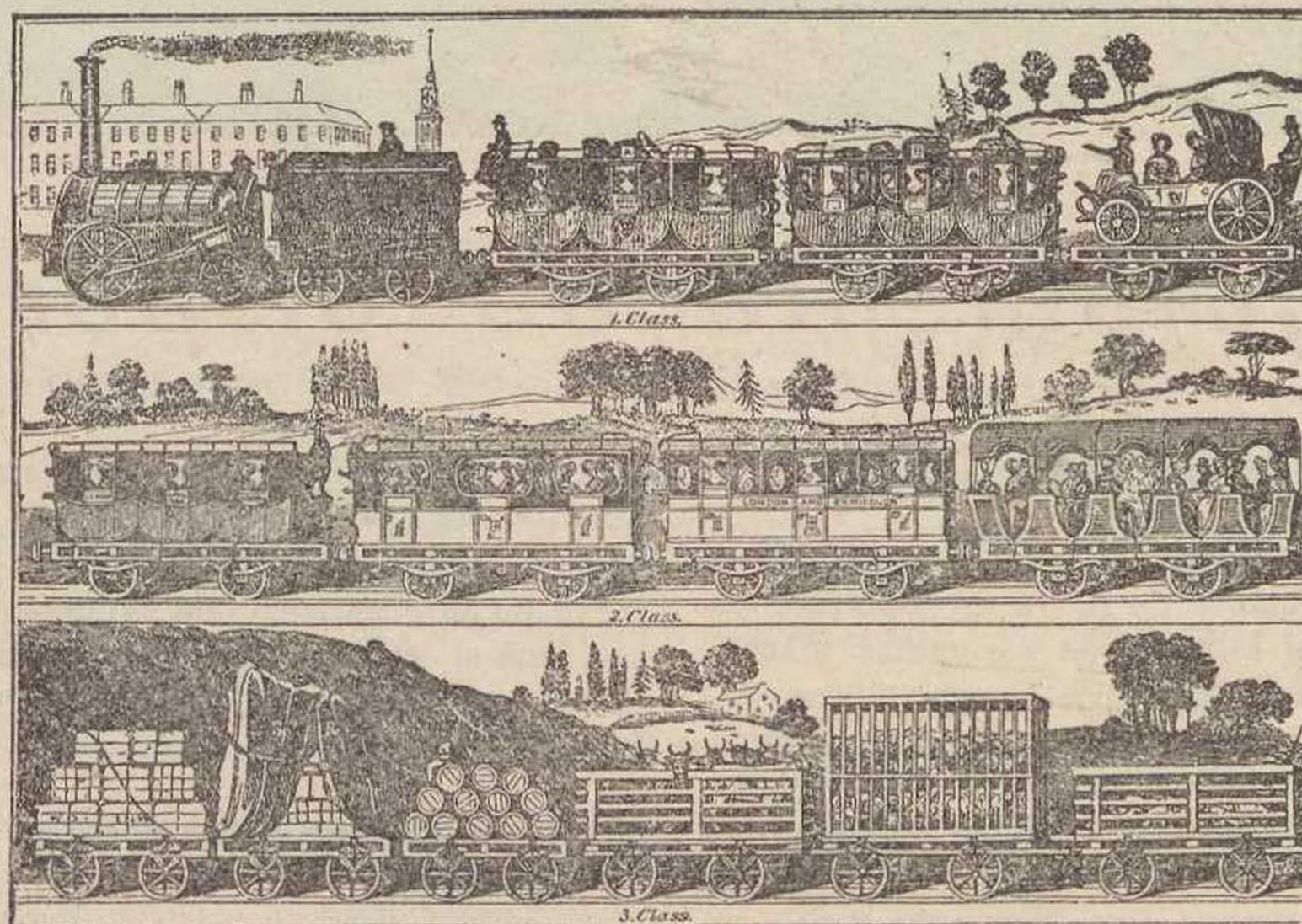


Pergunta n.º 146 — Peço ser esclarecido se o n.º 8 do modelo M. 126 deve substituir a utilização do modelo M. 111.

Resposta — O espaço n.º 8 do modelo M. 126 foi criado especialmente para os casos de incorporação nas composições dos diferentes combóios de veículos com um certo limite de velocidade.

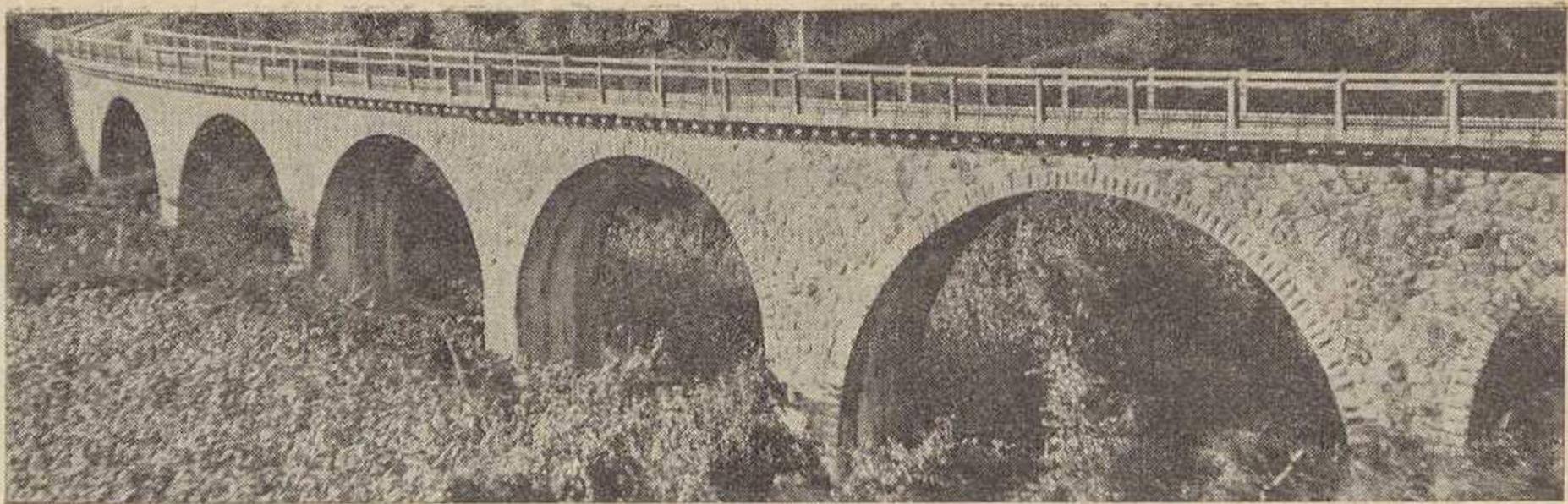


PARA A HISTÓRIA DA EVOLUÇÃO DO COMBOIO



Como seriam os comboios no remoto ano de 1837? Evidentemente que não se pareciam, nem de longe, com as elegantes composições modernas, de linhas mais ou menos aerodinâmicas, cujas carroagens e respectivas locomotivas encantam a vista, como verdadeiras obras de arte e de técnica que são.

De um velho e raro número da revista inglesa «The Mirror of Literature, Amusement and Instruction» (*O Espelho de Literatura, Recreio e Instrução*), datado de 22 de Julho de 1837, reproduzimos esta curiosa gravura, por meio da qual podemos reconstituir os comboios de há mais de um século. Cada classe tinha a sua locomotiva própria, destinando-se os vagões da terceira exclusivamente ao transporte de carga geral e gado.



Regulamentação dispersa

Direcção-Geral

3.º Aditamento à Instrução n.º 2.155 — (16 de Dezembro de 1953) — Adoptação, em relação aos bilhetes de assinatura mensal a preço reduzido, previstos nos artigos 48.º, 50.º e 79.º do Regulamento Geral do Pessoal das disposições contidas na Tarifa Especial n.º 4 — Passageiros no que se refere a percursos por mais de uma via e aos trajectos Coimbra-Coimbra B e Campanhã-Porto.

Ordem da Direcção-Geral n.º 823 — (31 de Dezembro de 1953) — Louvor e Agradecimento, pelos revelantes serviços prestados durante a sua longa e activa carreira, ao Sr. Engenheiro Chefe da Divisão de Exploração, Alberto Carlos de Lima e Sousa Rego, que, a partir de 1 de Janeiro de 1954, passa à situação de reforma.

Divisão Comercial

Tráfego

80.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (em vigor desde 15-12-1953) — Transporte de mercadorias entre a estação de Santiago do Cacém e o Despacho Central de Cercal do Alentejo.

211.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (em vigor desde 2-1-1954) — Transporte de mercadorias entre a estação de Lagos e o Despacho Central de Aljezur e o Posto de Despacho de Odeceixe.

212.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (em vigor desde 3-1-1954) — Transporte de mercadorias, em veículos de tração animal, entre a estação de Oliveira do Bairro e o Despacho Central de Aguada de Baixo.

Fiscalização das Receitas

6.º Aditamento à Circular n.º 100 — (28-12-1953) — Comunica que a revista «O Mundo Ilustrado» passou a denominar-se «Portugal Ilustrado».

Divisão de Exploração

Estudos e Aprovisionamentos

Instrução n.º 2583 — (de 22 de Dezembro de 1953) — Circulação de comboios entre Porto Trindade e Senhora da Hora — Sinalização e Cantonamento.

Movimento

Aviso — (3-12-1953) — Horário dos comboios na Zona Centro (Ramal de Aveiro a Sernada).

Carta-Impressa n.º 31 — (de 7-12-1953) — Inventário de vagões e furgões.

Carta-Impressa n.º 29 — (de 9-12-1953) — Anúncio do serviço especial das Festas de Natal de 1953 (Linhos de via estreita).

Carta-Impressa n.º 28 — (de 10-12-1953) — Anúncio do serviço especial das Festas de Natal de 1953 (Zona Centro).

Aviso—(de 11-12-953)—Horário dos comboios na Zona Norte (Linha do Tua).

Aviso—(de 11-12-953)—Horário dos comboios na Zona Centro (Linha de Espinho a Viseu).

Aditamento à Ordem de Serviço n.º 89—(de 11-12-953)—Restabelecimento da circulação normal entre Avanca e Ovar.

1.º Aditamento à Carta-Impressa n.º 28—(de 10-12-953)—Anúncio do serviço especial das Festas do Natal de 1953.

3.º Aditamento à Ordem de Serviço n.º 88—(de 22-12-953)—Restabelecimento da circulação normal no túnel de S. Bento, entre Porto e Campanhã.

Divisão de Via e Obras

Divisão

Circular de Via n.º 3444—(de 21-12-953) Transcreve carta n.º 22.066-B da nossa Direcção-Geral, na qual determina que o dia

24 de Dezembro seja equiparado a feriado para o efeito das restrições na utilização dos comboios n.ºs 5, 7 e 8 por parte do pessoal do activo e reformado, das pessoas de sua família e dos pensionistas.

Instrução de Via n.º 356—(de 15-12-953) Determina que a pregação da linha sobre as pontes e pontões metálicos deve ser feita do tipo de «pé de galinha».

Serviço de Conservação

Circular n.º 245—(de 5-12-953)—Determina que não sejam requisitados mais tirefonds especiais para cunhas «Barberot» e que quando for necessário aplicar tirefonds em pavimento de P. N. as Secções requisitem tirefonds para talão de agulha mat. 40 kg., desenho n.º 6077.

Circular n.º 246—(26-12-953)—Estabelece nova constituição dos jogos de travesas para aparelhos de mudança de via simples. (Livro V 7, pág. 73 a 75).

“AINDA”

Há muito que entre nós tudo acabou,
E nem sequer pensamos, tu ou eu,
Que possa, desse sonho que morreu,
Brilhar de novo a luz que se apagou.

Foi para ti capricho que passou,
No tempo e na ausência se perdeu...
A minha alma, essa, entristeceu,
Quando disse, a chorar, — «Tudo findou!»...

E, quisesses voltar, que, embora triste,
Diria — «É tarde já, a crença é finda,
E sem crença a ventura não existe!»...

— Sei que não voltas, sei que te não quero,—
Mas penso às vezes que se vivo «ainda»
É porque, meu amor, «inda te espero!»...

1.º Prémio de «Soneto» do II Torneio Literário Corporativo (31-1-953), organizado pela F.N.P.T.

ILDA ODETTE ABREU
Escriturária de 1.ª classe da Divisão de Via e Obras

A «Lisbon Steam Tramway Company», empresa que se propunha inaugurar e explorar a linha de Sintra

Num dos números do «Graphic News Paper», do ano de 1871, jornal que se publicava em Londres, lia-se esta curiosa notícia, que passamos a transcrever:

«O problema da exploração dos *tramways* por meio de locomotiva com carruagens e vagões de construção ligeira está próximo de ter uma solução em Portugal, onde a «Lisbon Steam Tramways Company, Limited» está actualmente construindo duas linhas assaz extensas, uma na estrada de Lisboa-Sintra, na extensão de 27 quilómetros, e a outra na extensão de 52 quilómetros, de Lisboa a Torres Vedras».

Depois de informar que a linha de Sintra estava quase concluída, e que na outra linha estavam iniciados dois terços dos trabalhos necessários, o referido jornal passava a fazer as descrições seguintes:

«O *tramway* compõe-se de um *rail* central, (modelo Vignoles), pesando dezoito quilogramas por metro linear e de duas longarinas de madeira, de vinte centímetros de largura, colocadas a 52 cm. de distância do *rail* central. Tanto o *rail* como as longarinas estão ligadas a travessas de madeira por meio de cavilhas de ferro, e sobre esta tríplice linha movem-se as máquinas e as carruagens.

As locomotivas têm seis rodas, quatro ao centro, no sentido longitudinal, duas adiante e duas atrás, as quais funcionam como guias, pelos seus rebordos que abraçam o *rail* e são ligadas duas a duas por caixilhos, tendo ao centro um espigão que permite o andamento em curvas de pequeno raio. As rodas laterais têm 50 centímetros de largura, transmitem o peso da máquina às longarinas produzindo o movimento pelo atrito, o que é necessário sobretudo nos planos inclinados.

Quanto às carruagens, o «Graphic News Paper» referia o seguinte:

«Nas carruagens é o inverso que se dá, pois o peso actua sobre o *rail* central, diminuindo o mais possível o atrito. As rodas laterais servem sómente para equilibrar o sistema de locomoção. Os passageiros, assentados costas com costas, num banco colocado ao centro, no sentido longitudinal da carruagem, estão convenientemente colocados para que o seu peso seja transmitido directamente sobre o *rail*. As carruagens têm sómente duas rodas centrais e duas laterais, de dez centímetros de largura. Evitam-se os grandes estremecimentos da caldeira pelo emprego de molas americanas, feitas de um rôlo de borracha. As rodas directrizes recebem a pressão por seis molas semelhantes. A largura da via é de 1^m,27».

Em seguida, o jornal dava esta preciosa informação:

«Um engenhoso aparelho hidráulico permite elevar ou abaixar a caldeira para esta conservar sempre a posição horizontal, quer suba ou desça as inclinações de

modo que os tubos estejam sempre cobertos de água, cujo-nível é indicado exteriormente. A força da locomotiva foi sujeita a experiências, transportando esta trezentas toneladas inglesas em plano horizontal.

Os passageiros entram para as carruagens pelos lados e as mesmas estão divididas em três classes, as quais, como acima, fica dito, têm os lugares com os espaldares dos assentos virados uns contra os outros».

As primeiras experiências, segundo relata o jornal em questão, realizaram-se em Inglaterra, no dia 28 de Dezembro de 1870, perante muitos engenheiros e homens de ciência.

Continuamos a transcrever:

«O comboio compunha-se de máquina, de uma carruagem de 2.^a classe, de uma outra de 3.^a e de um vagão, feito tudo conforme os modelos descritos. Para este fim escolheu-se uma faixa de terreno da floresta de Eppingue, em Buckhurst Hill, na qual se assentou um *tramway* do comprimento de 521 metros e tendo a inclinação média de 0,44 mm e a máxima de 0,53 mm. A máquina subiu e desceu estas inclinações, com curvas de pequeno raio, chegando mesmo a dar voltas com algumas de 10 metros. Repetiram-se as experiências bastantes vezes, ora com as carruagens cheias, ora com as mesmas vazias e com velocidades várias, sempre com esplêndidos resultados.

Atendendo ao estado de humidade do terreno em que se construiu a linha, o comboio seguiu sempre com uma regularidade muito notável, sem grandes oscilações e fa-

zendo prever um bom êxito em linha sólidamente construída.

O tempo gasto no trajecto foi exactamente 60 segundos, incluindo a partida e a chegada, o que corresponde a uma velocidade de 31,25 quilómetros-hora».

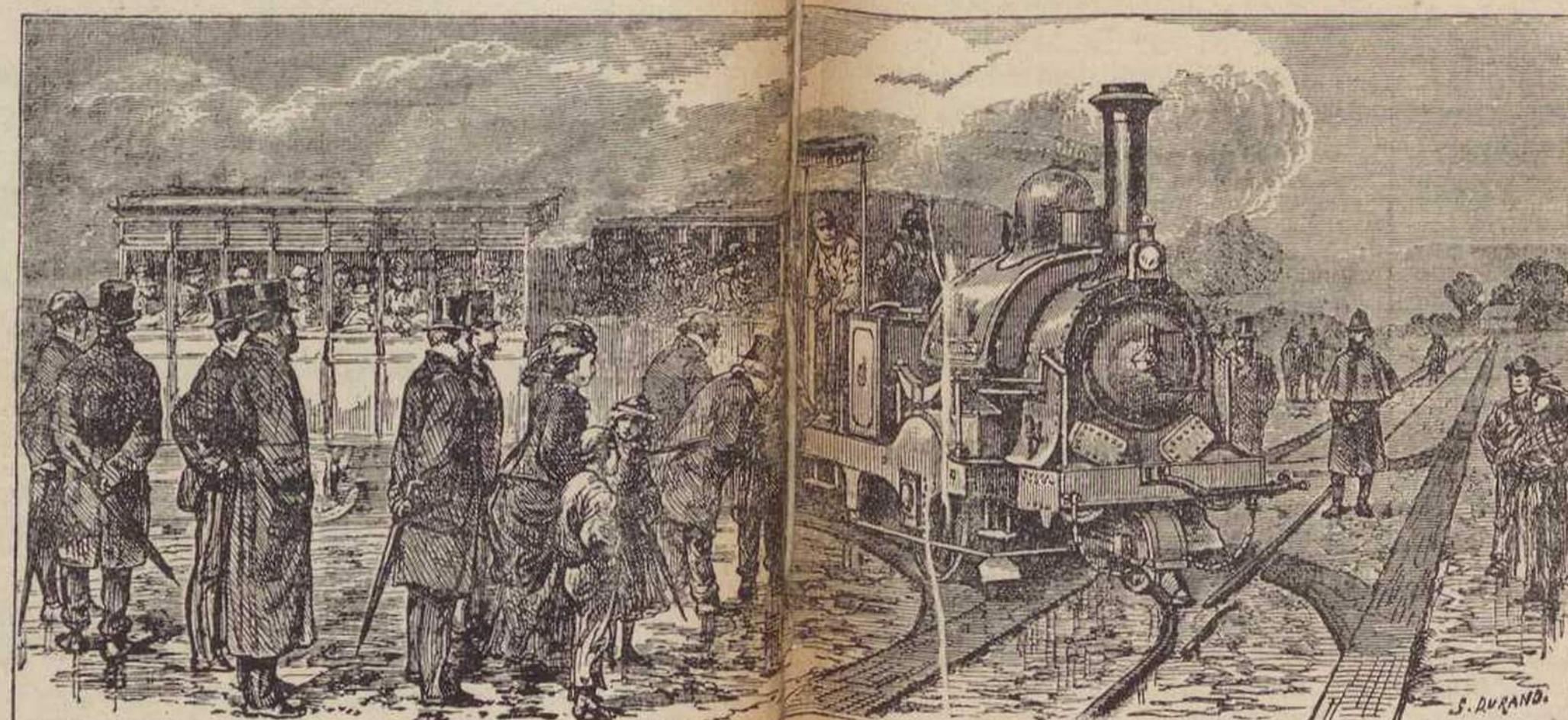
A notícia do «Graphic News Paper» fechava assim, com esta informação:

«O sistema foi levado ao actual estado de aperfeiçoamento pelo sr. F. H. Trevettich, engenheiro da «Lisbon Steam Tramway Company, Limited». A locomotiva foi construída pelos srs. Sharp, Stewart & C.º e é considerada como um excelente espécime, que demonstra perfeitamente a importância da obra».

No entanto, a «Lisbon Steam Tramway Company, Limited» não pôde levar a efecto o projecto da construção e da inauguração da linha de Sintra. Essa glória coube à Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, constituída anos depois.

A linha de Sintra só foi aberta, pois, à exploração em 2 de Abril de 1887, no percurso desde Lisboa, partindo de Alcântara-Terra e constituía assim a primeira fase prática da construção da linha de Oeste, decretada pela lei de 2 de Maio de 1882.

Engenheiros, homens de ciência e convidados assistiram, em Buckhurst Hill, no ano de 1870, surpreendidos e interessados, às primeiras experiências de um comboio que se destinava a Portugal



Diante de Leon Tolstoi

POR GUERRA MAIO

O conselheiro José Adolfo de Melo Sousa que, durante muitos anos, foi presidente da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, aliava à sua grande cultura uma memória prodigiosa e um fino espírito de observador. Subtil conversador, era um gosto ouvi-lo e, durante uma cesta que ambos fazímos em Vichy, todas as tardes e sob as ramadas do parque passavam horas esquecidas em agradáveis cavaqueiras.

Das muitas anedotas que lhe ouvi, retive esta de que me tenho servido nas minhas relações com o mundo literário e artístico.

Jaime de Magalhães Lima, seu amigo e correligionário — pois pertenceram ambos ao partido regenerador-liberal, que teve por chefe o desventurado conselheiro João Franco — era um escritor que raro saia da sua biblioteca e da sua banca de trabalho. Os seus livros, publicados em pequenas edições, estão por assim dizer apenas na mão dos seus amigos e veravam questões sociais de que ele era apaixonado. Admirador ardente de Leon Tolstoi, foi um dia de longada até à Rússia, para visitar o glorioso autor da «Anna Karenine» e da «Ressurreição», em Iasnaia-Polianá, sua terra natal e seu refúgio depois de uma vida errante e acidentada.

Chegado ali, Jaime de Magalhães Lima, introduzido no seu gabinete de trabalho, inclinou-se reverentemente diante do mestre.

Tolstoi, correspondendo vagamente à saudação, perguntou-lhe:

- De onde vens tu?
- De Portugal.
- É bem longe o teu país. Como vieste?
- No comboio, respondeu Jaime de Magalhães Lima, desconcertado.
- Para se ver Leon Tolstoi, vem-se a pé...
- É bem certo. Não se devem conhecer pessoalmente os homens célebres e muito menos na intimidade.

Serviços Médicos da C. P.

Aposentação do sr. Prof. António Flores

O ilustre médico neurologista, sr. Professor António Flores, deixou o serviço da Companhia em 31 de Dezembro de 1953, por ter sido atingido pelo limite da idade. A nenhum ferroviário esta notícia pode passar indiferente, pois em todos os agentes da C. P. scube conquistar, com o seu trato afável e a sua proficiência, um amigo. Foi um dos mais dedicados servidores da Companhia Nacional, continuando a sê-lo depois da concentração das empresas, levada a efeito em 1947.

Os Serviços Médicos da C. P., que contam com uma notável equipa de clínicos, dos mais distintos do País, sempre encontraram no sr. Doutor António Flores um colaborador atento e de comprovada dedicação pelos seus doentes.

Se o ilustre Prof. deixa em quantos o conheceram de perto e beneficiaram do seu zélo e da sua ciência, também é com saudades que se aparta dos Serviços Médicos da nossa Companhia. A carta a que, a seguir, damos a devida publicidade, é bem uma prova dos seus sentimentos, firmes e sinceros.

Eis, textualmente, a carta do sr. Professor António Flores, dirigida ao Chefe dos Serviços Médicos da C. P., sr. Professor Augusto Lopes de Andrade :

Lisboa, 1 de Janeiro de 1954

Ex.^{mo} Sr. Professor Augusto
Lopes de Andrade

Ilustre Chefe dos Serviços Médicos da C. P.

Ex.^{mo} Colega

Ao terminar, por ter atingido o limite de idade, as minhas funções de médico neurologista do pessoal da C. P., desejo deixar registados os sentimentos que no momento da despedida me dominam. Expressam-se eles primeiro do que tudo em reconhecido agradecimento pelas permanentes atenções recebidas de V. Ex.^a e dos seus mais directos colaboradores no exercício do meu cargo e pelas demonstrações de corte-

sia e disciplina com que o pessoal de todas as categorias sempre me distinguiu. Destes factos, cuja realidade é extensiva aos funcionários das companhias que anteriormente servi, como a do Sul e Sueste, onde inaugurei a consulta da especialidade há algumas dezenas de anos, e a Nacional, resulta que me retiro da actividade ferroviária com pena e verdadeira saudade.

Agradecendo a V. Ex.^a a possível divulgação desta minha carta, peço-lhe para aceitar os meus cumprimentos e os protestos da minha maior consideração.

(a) António Flores

Legislação dos Caminhos de Ferro

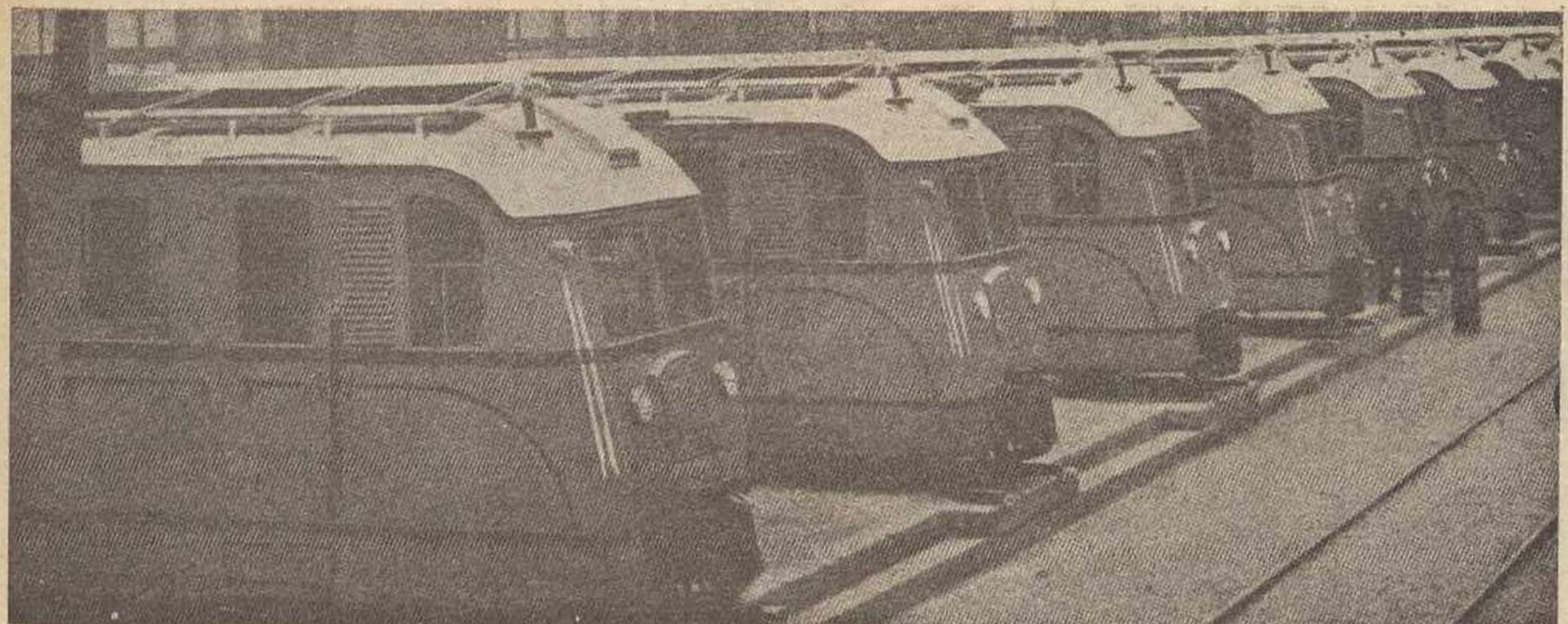
**Pelos advogados Ribeiro de Almeida
e Eduardo Cambezes**

Recebemos, nesta Redacção, -dois exemplares de um trabalho assinado pelos distintos advogados srs. Ribeiro de Almeida e Eduardo Cambezes — «Legislação dos Caminhos de Ferro», e valorizado com anotações que muito auxiliam a interpretação e a aplicação de vários decretos.

Estamos na presença de um trabalho honesto e inteligente, cuja aquisição recomendamos aos Agentes da nossa Companhia.

Eis o sumário desta obra: Polícia e Exploração (Decreto de 31 de Dezembro de 1864); Decreto de 11 de Abril de 1868 que põe em vigor o Regulamento para a Polícia e Exploração dos Caminhos de Ferro; Regulamento para a Polícia e Exploração dos Caminhos de Ferro, a que se refere o decreto de 11 de Abril de 1868, com as alterações e matéria nova introduzidos pelo decreto n.º 14.330 de 25 de Agosto de 1937; Decreto n.º 14.330, com a rectificação de 20 de Outubro de 1927; Decreto-lei n.º 35.198, de 24 de Novembro de 1945; Tarifa Geral de Transportes nas linhas férreas do continente português, abertas ao serviço público, com excepção dos de transvias urbanos. (Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 24 de Novembro de 1945); e Apêndice, com a instrução n.º 2519 de 9 de Fevereiro de 1950, relativa a autos de notícia e do corpo de delito directo.

Depositário destas anotações: Rua 1.º de Dezembro, 74 — Santarém.



Material rolante do Caminho de Ferro Central da Venezuela

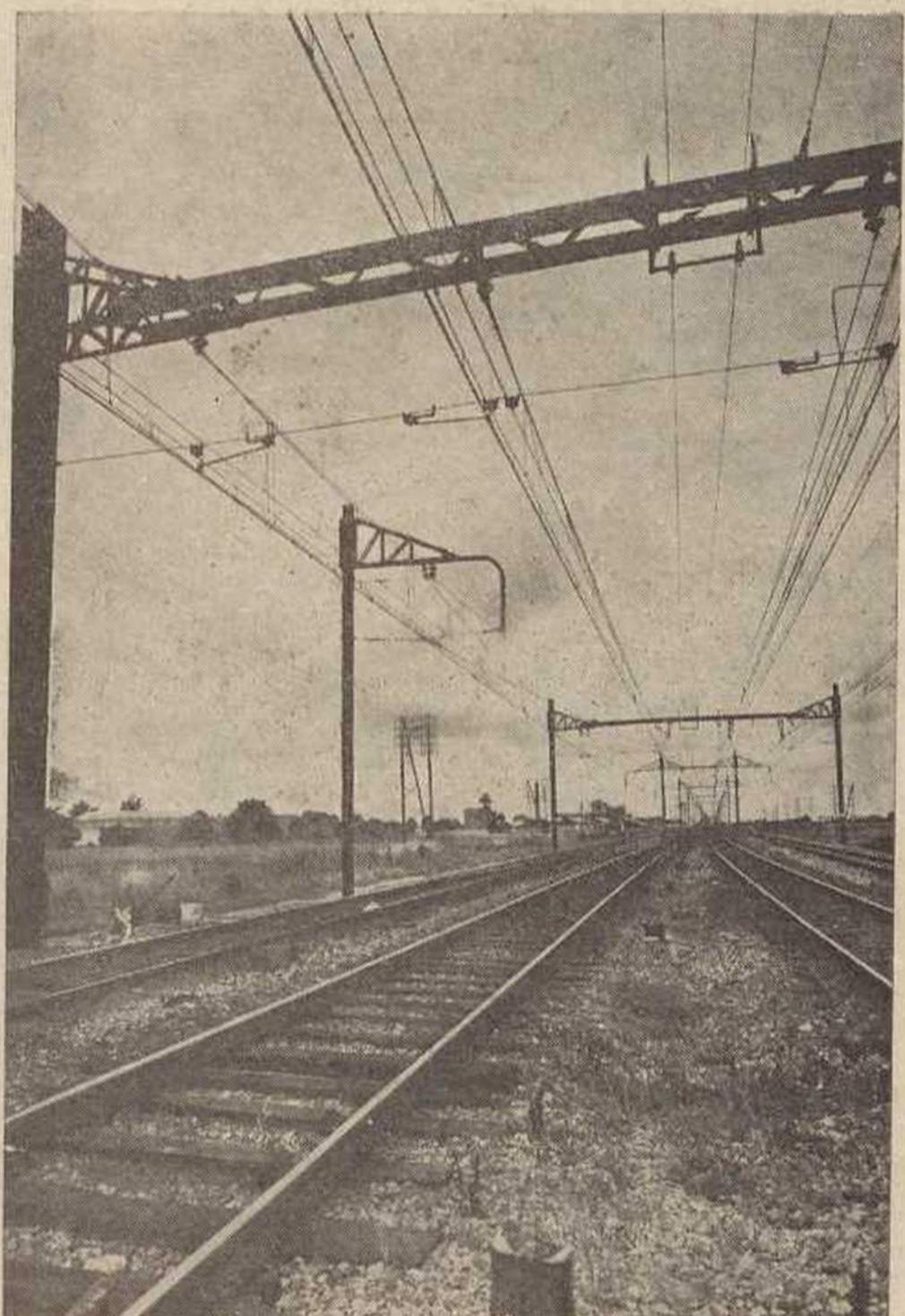
LÁ POR FORA...

Os caminhos de ferro do Estado dinamarquês substituiram o saibro por balastro em 2.235 quilómetros das suas vias. O saibro existe apenas em 65 quilómetros. O percurso Velly-Glostrup, na extensão de 7,5 Km., está electrificado para o tráfego a curta distância com Copenhague.

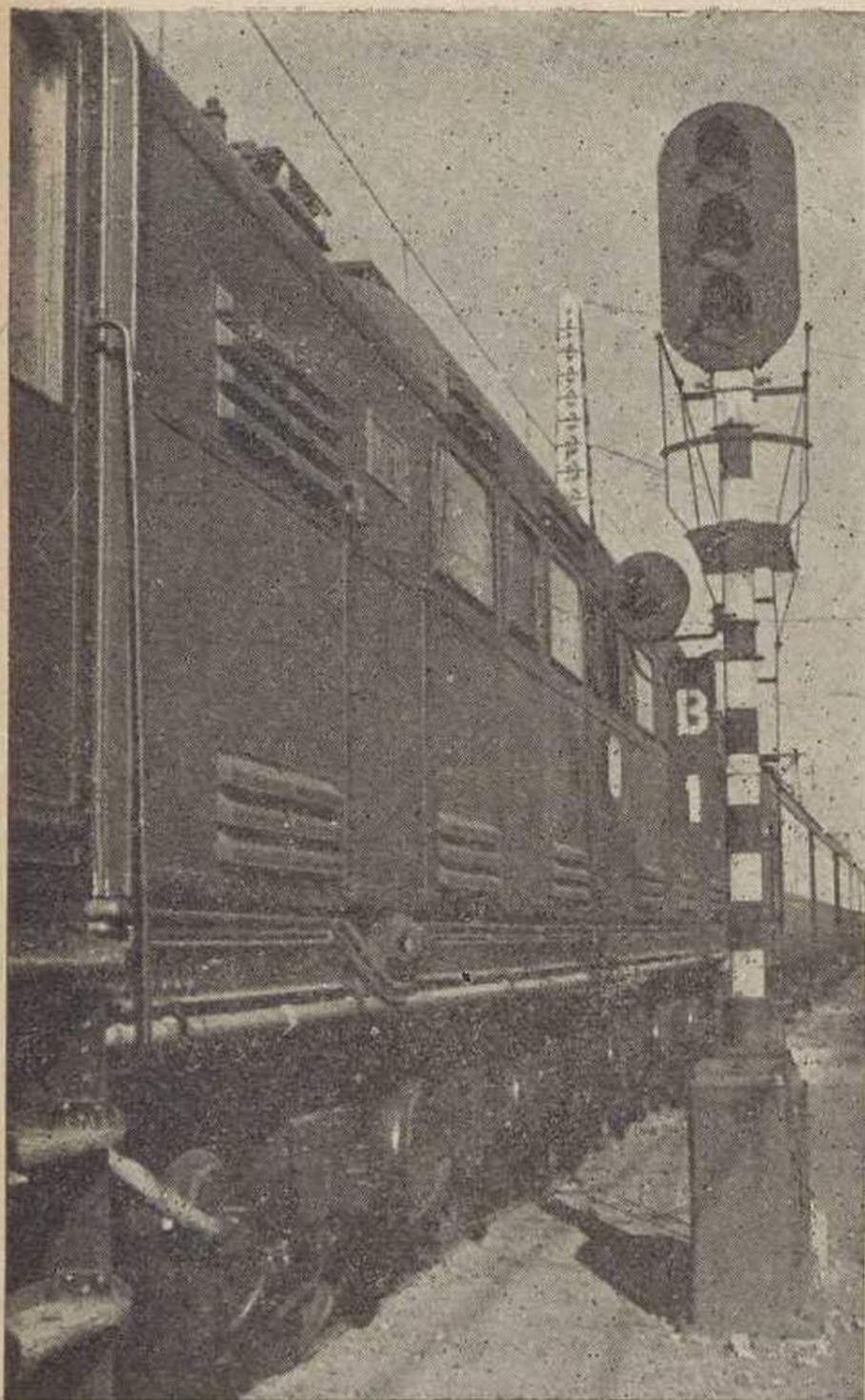
Foram entregues a esta rede, em 1952, dez automotoras diesel eléctricas com *bogies*, dez carruagens, de aço, com *bogies*, de primeira classe (7 compartimentos de quatro lugares cada um); oito carruagens iguais de terceira classe (9 compartimentos de 8 lugares cada uma) e seis tractores diesel-eléctricos de 150 C. V.

Os caminhos de ferro do Estado encomendaram vinte automotoras diesel-eléctricas, 4 locomotivas C C, também diesel-eléctricas, com a potência de 1.500 C V cada uma (motores de doze cilindros) com o peso em serviço de 1.062.

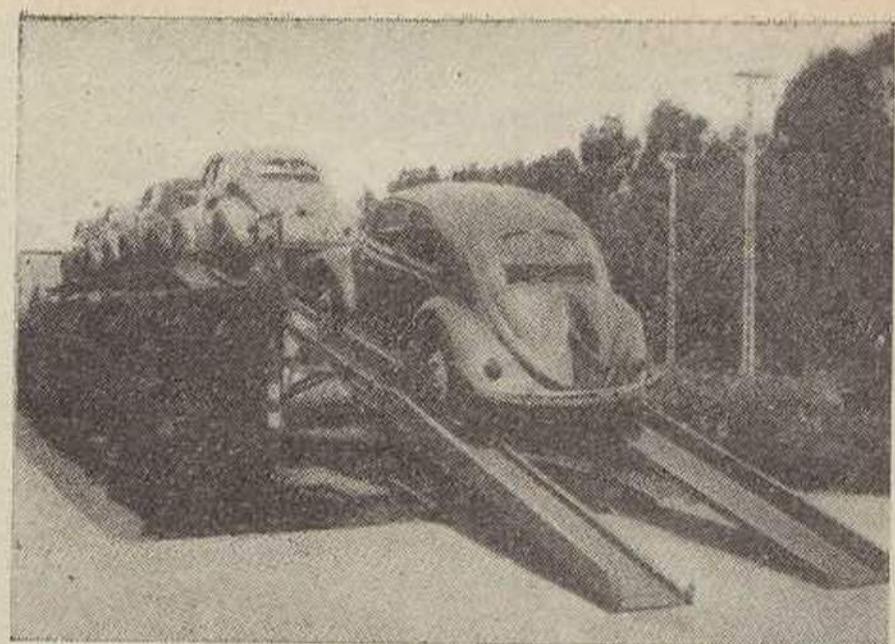
Estas máquinas, cuja velocidade máxima é de 120 Km. por hora, podem rebocar comboios directos até 500 toneladas e comboios de mercadorias, com a tonelagem de mil toneladas.



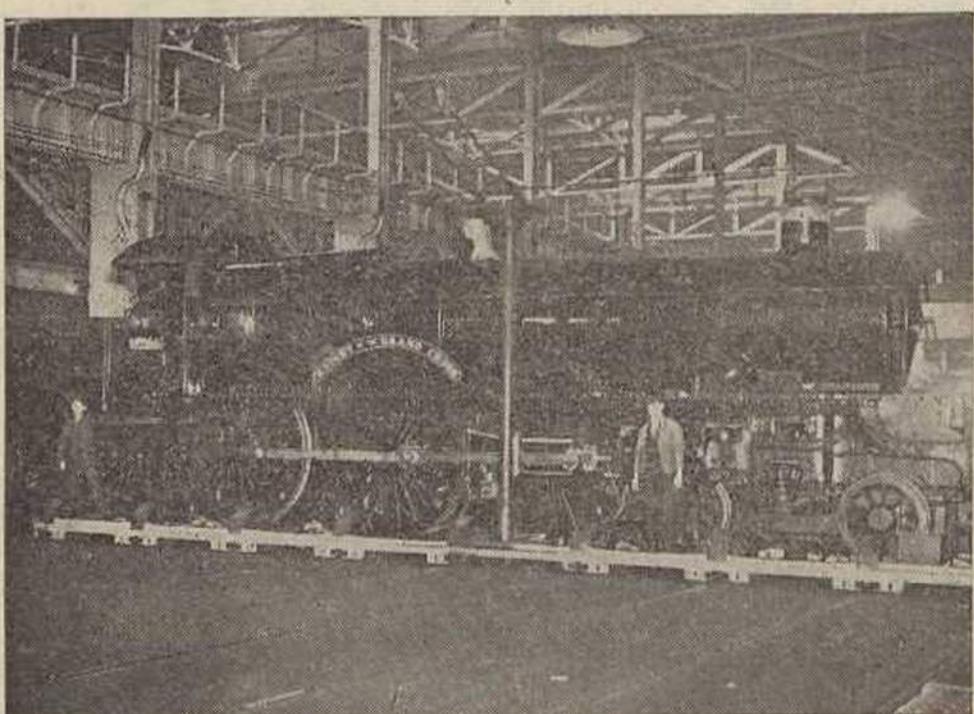
A electrificação dos caminhos de ferro franceses intensifica-se cada vez mais. Uma das linhas da rede de Oeste



Esta automotora eléctrica encontra-se em serviço na linha Madrid-Avila-Segóvia



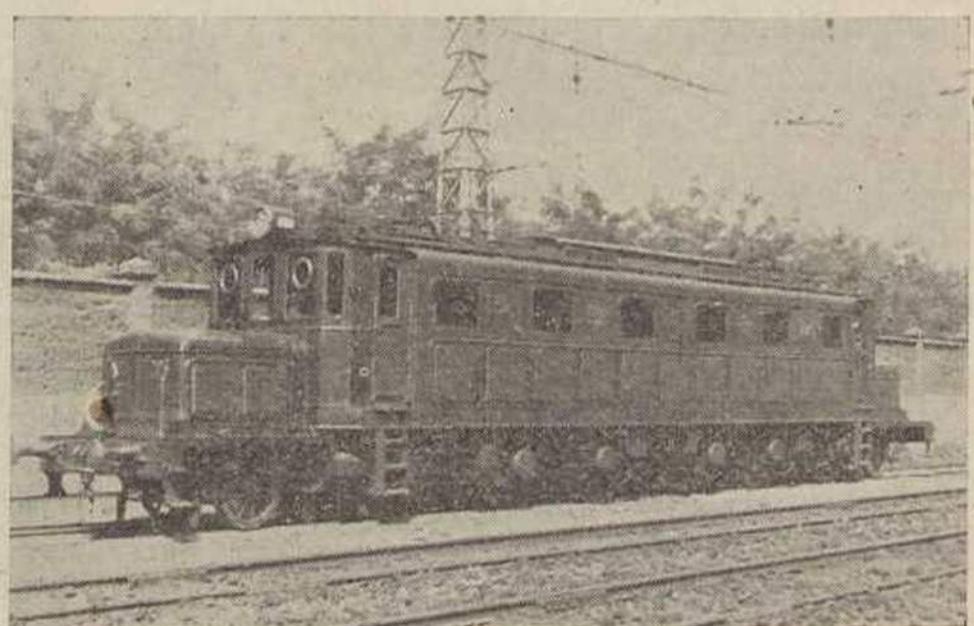
Transporte de automóveis em grande escala, num moderno vagão de dois pisos, dos caminhos de ferro alemães, expressamente construído para tal fim



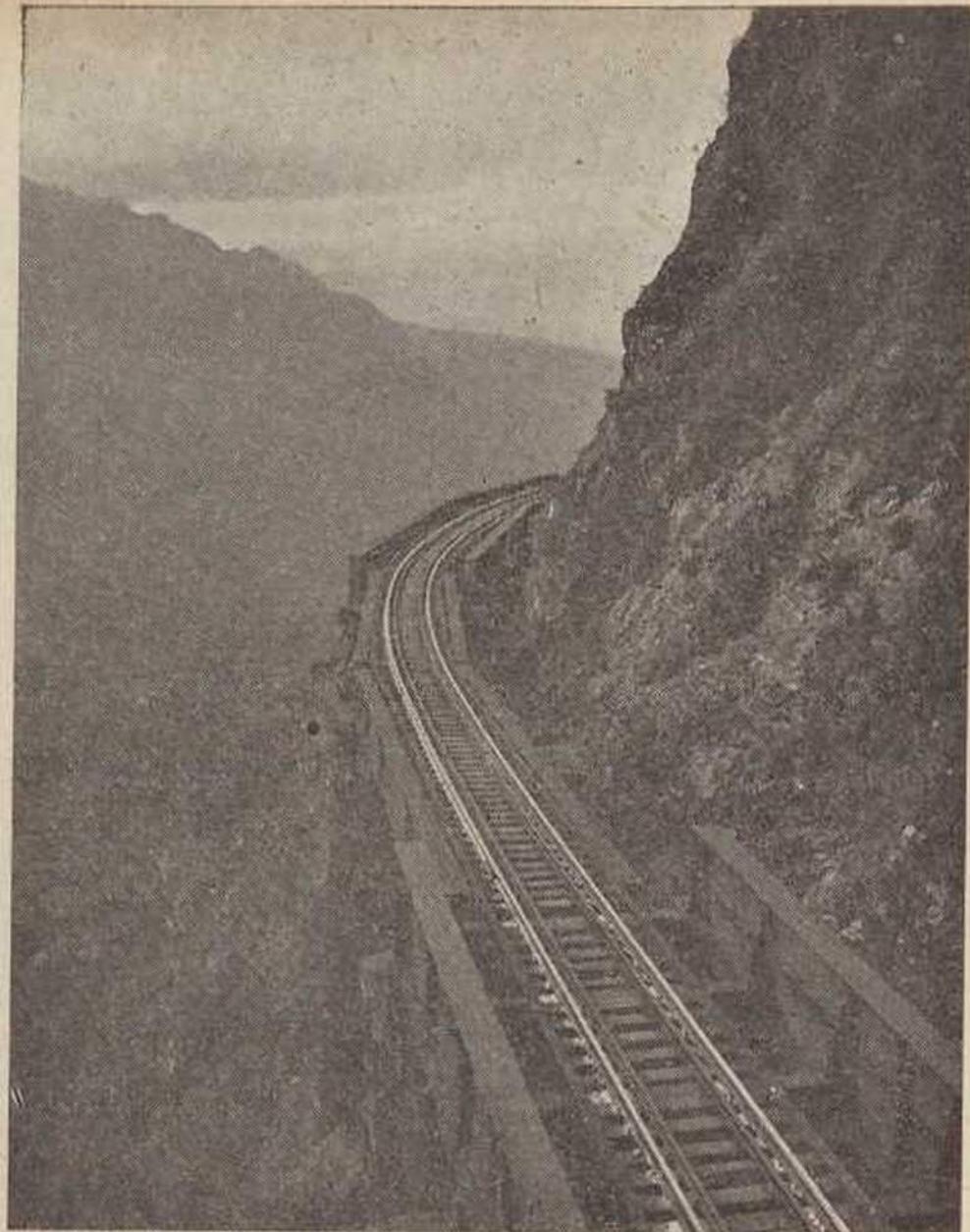
Uma locomotiva inglesa, do tipo Pacifico, que a Pérsia adquiriu há pouco tempo



A nova locomotiva «Renault», de êmbolos livres e turbinas, que se encontra em serviço nas linhas da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses



Uma das locomotoras eléctricas que circulam nas linhas da fronteira francesa



Viaduto Presidente Carvalho, orgulho da engenharia ferroviária brasileira

O Ministro da Viação do Brasil instituiu duas Comissões Especiais — Comissão de Honra e Comissão Executiva — para participarem das comemorações da data centenária dos Caminhos de Ferro Brasileiros, que se verificará em 30 de Abril deste ano.

* * *

O Governo da Índia encomendou quatrocentas locomotivas à Alemanha Ocidental, Japão e Áustria, no valor aproximado de 150 milhões de rúpias.

A Alemanha Ocidental recebeu a maior encomenda que até hoje lhe foi feita e a entrega deverá ter início em princípios de Agosto deste ano decorrente. Essa encomenda faz parte do Plano quinquenal e durante os restantes dois anos do plano deverão ser importados perto de 750 máquinas.

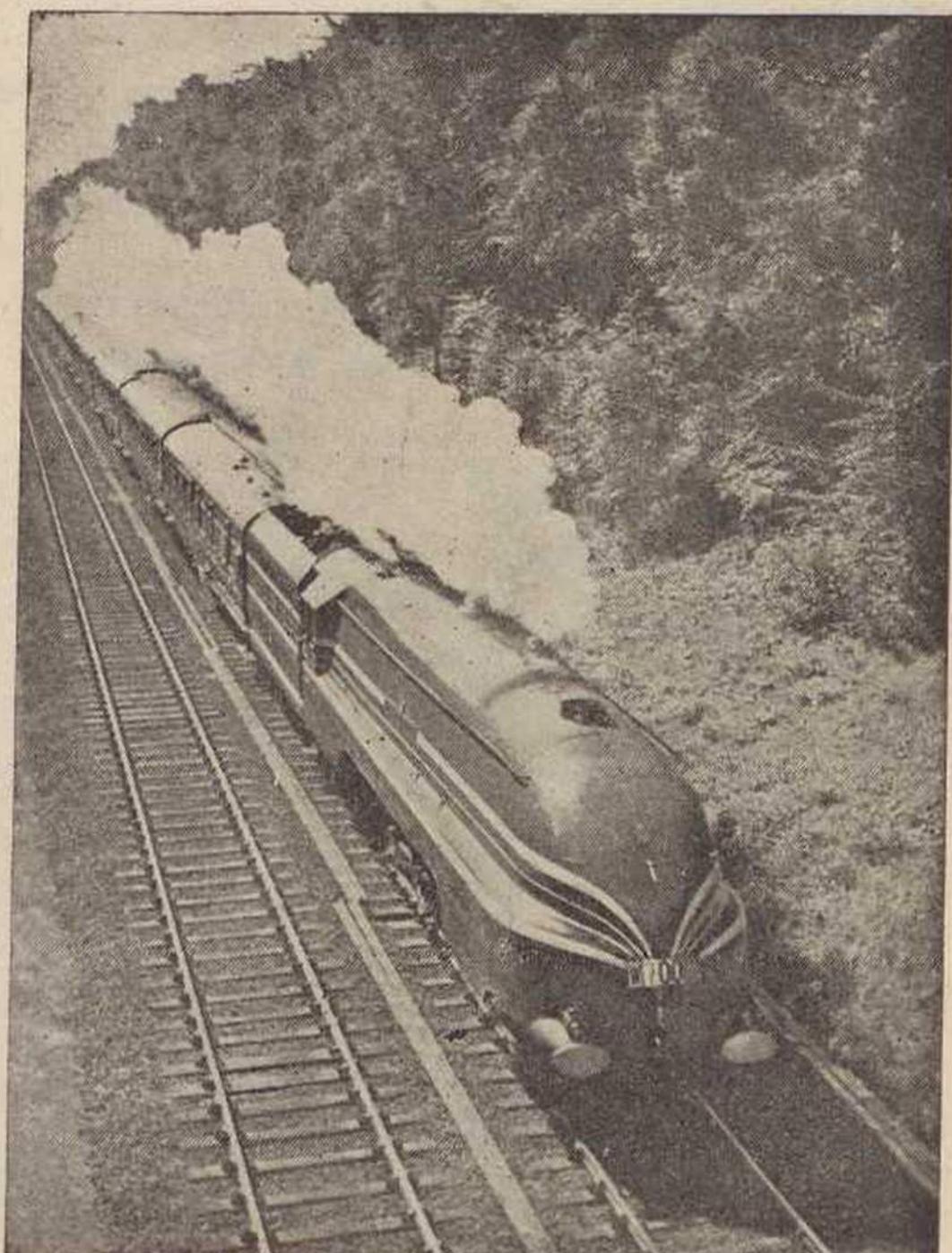
No caso de, no fim do período do plano, a Índia dispôr de suficiente material rolando, os caminhos de ferro, segundo declarou o ministro das Finanças, poderão suportar todo o tráfego possível com o

actual número de quilómetros de linha de que o país dispõe actualmente.

Com este objectivo, foi proposto o gasto de um milhão de rúpias para aquisição de locomotivas. O governo estribou-se exclusivamente na base de preço e da época da entrega para escolher as propostas que chegarem de vários países.

Em 1951, data em que tem início o Plano Quinquenal, os caminhos de ferro da Índia dispunham de 8.200 locomotivas, 20.000 carruagens para passageiros e 202.000 vagões. Desse material, tinham passado do limite de idade 2 por cento das locomotivas, 6 por cento das carruagens para passageiros e 24 por cento dos vagões de mercadorias.

Quanto aos vagões, o ministro das Finanças disse que se procurava aumentar a capacidade da produção interna, fazendo encomendas, a título de experiência, a novas firmas. Também foi prevista a possibilidade de expandir os produtos já existentes, e nesse sentido o governo está tentando importar ferro. Se isso se conseguir, a produ-



Material do rápido Londres-Glasgow

ção de vagões poderá aumentar em 25 por cento.

Também foi proposta a encomenda de material no estrangeiro para maior número de vagões.

* * *

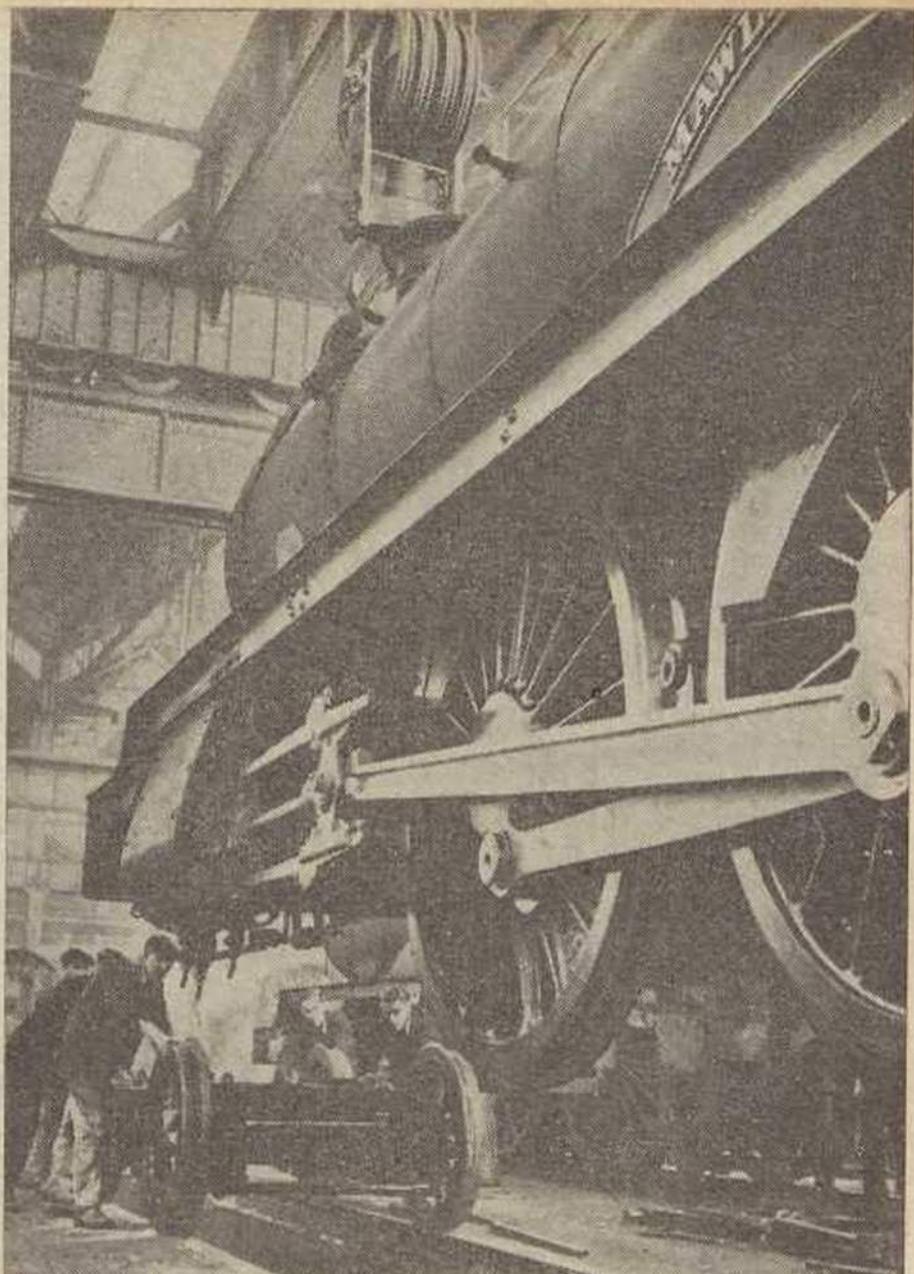
Em Outubro de 1953 realizou-se, em Atenas, a Conferência Europeia do Horário, a que assistiram delegados não só das redes ferroviárias da Europa, mas também das empresas do Próximo e do Médio Oriente, cujos serviços combinam com os daqueles.

Devido ao grande número de melhoramentos submetidos a aprovação na Conferência de 1952 e postos em prática durante o verão passado, na referida conferência de 1953, não foram propostas mudanças radicais no serviço, mas, apenas, pequenas modificações que completam o horário actualmente em vigor.

* * *

Os caminhos de ferro do Estado Chileno vão começar a receber brevemente as locomotoras Diesel eléctricas que haviam encomendado.

De uma ordem total de seis milhões de dólares para 61 locomotoras, parte da en-



Produção de locomotivas numa fábrica inglesa

comenda foi entregue em fins de 1953, e a parte restante sairá de Erie, na Pensilvânia, no decurso de 1954.

* * *

Nos Estados Unidos há quem seja de opinião que, em futuro próximo, a locomotora de turbina, accionada por carvão pulverizado, possa competir em rendimento e gasto com a locomotora Diesel. Como se sabe, a carestia do sistema da electrificação tem dado até agora a supremacia à tracção Diesel.

Estuda-se a possibilidade de se pulverizar o carvão na própria mina e conduzi-lo por tubos até aos depósitos de tracção.

A probabilidade de tal inovação não é aceite por muitos técnicos, pois o custo do carvão é muito maior do que o do óleo Diesel.

A não ser que, um dia, se dê o caso de o óleo Diesel ser mais caro do que o carvão.



Um «Water-trough», usado na Inglaterra, para abastecimento de água aos comboios em andamento

PESSOAL

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Luis Marcelino Belchior — Chefe de distrito 412 (Viana do Castelo). Admitido como assentador de 2.ª classe (M. D.) em 6-11-1913. Promovido a assentador de 1.ª classe (subchefe de distrito) em 10-3-926 e a chefe de distrito em 24-4-928.

José Francisco — Assentador do distrito 9/NP. (Paço Vieira). Admitido no quadro, como auxiliar, (Norte Portugal), em 1-10-913.



Eusébio Silveira — Subchefe de distrito 70 (Quintans). Admitido como assentador em 21-12-913 e promovido a subchefe de distrito em 21-12-913 e promovido a subchefe de distrito em 21-10-923.

Maria dos Santos — Guarda de P. N., de distrito 7 (Carregado). Admitida como guarda de P. N. em 21-12-913.



Joaquina Duarte — Guarda de P. N. de distrito 2/5.ª (Bombarral). Admitida como guarda de P. N. em 21-12-913.

José Leal Júnior — Inspector Principal do Serviço de Telecomunicações e Sinalização. Admitido como operário auxiliar em 13 de Novembro de 1913, foi nomeado operário em 8 de Fevereiro de 1915. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a Inspector em 1 de Janeiro de 1932 e a Inspector Principal em 1 de Janeiro de 1948.



Eufrásia Lopes Soares — Guarda de P. N. de Sintra. Admitida como suplementar em 6 de Novembro de 1913, foi nomeada guarda de P. N. em 21 de Outubro de 1915.

Adriano Alves — Revisor de 2.ª classe da Revisão de Barreiro. Admitido ao serviço da extinta Direcção do Sul e Sueste, como Ajudante, em 11-9-913, foi promovido a Revisor ajudante, em 1-1-919 e a Revisor de 2.ª classe em 29-12-926.



José dos Santos Correia — Empregado Principal da Contabilidade Externa. Admitido ao serviço da extinta Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, em 14-10-913, passou a Empregado de 2.ª em 1-11-924, a 1.ª, em 1-1-935 e a Principal, em 1-1-944.

João Crisóstomo — Operário de 3.ª classe (forjador) das Oficinas Gerais de Lisboa. Admitido ao serviço da Companhia, como servente, em 1-9-1913, foi promovido a Operário de 3.ª classe, em 1-12-1945.



AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



João Bernardo Caldeira — Subchefe de distrito 43 (Marvão). Quando trabalhava na linha, ao km. 238.640 — Ramal de Cáceres, no dia 22 de Julho p. p.º, encontrou um anel com 18 brilhantes, que imediatamente entregou ao seu chefe de distrito, tendo este, por sua vez, feito entrega daquele objecto ao chefe da estação de Marvão.

Augusto António — Assentador, de distrito 279 (Mouriscas). Quando viajava no comboio n.º 2010, de 25 de Julho p. p.º, encontrou uma sombrinha de senhora, a qual entregou ao Chefe da estação do Rossio.



Ildefonso António Guerreiro — Assentador de distrito 251 (Serpa). No dia 18 de Agosto p. p.º, ao sair da automotora n.º 8721 em que viajou, encontrou uma pequena medalha de ouro, que entregou ao seu chefe de distrito.

Fernando Durão de Oliveira — Arquivista de 2.ª classe dos Serviços Gerais de Divisão Comercial, n.º 1.194, encontrou, abandonada, quando viajava no comboio n.º 4.960, de 20 de Maio findo, uma mala de plástico contendo a importância de 1.068\$80 e vários objectos de uso pessoal, que prontamente entregou ao chefe da estação de Lisboa R.



Francisco de Matos Xisto — Suplementar de via da 12.ª Secção (Évora). No dia 18 de Setembro p. p.º, encontrou na estação de Casa Branca um porta moedas com a importância de 23\$80, que imediatamente foi entregar ao seu chefe imediato.

José Júlio Marques dos Santos — Chefe de lanço de 1.ª cl., do 1.º lanço da 4.ª Secção (Alfarelos). Quando passava inspecção à linha no dia 19 de Setembro p. p.º, encontrou ao km. 196.800 Norte um relógio de pulso marca «Zeno», que imediatamente entregou ao chefe da estação de Alfarelos.



José da Graça — Limpador da Revisão de Entroncamento. Tendo encontrado, no dia 26 de Junho p. p.º, defronte do edifício da estação, um relógio de pulso, de senhora, no valor aproximado de 500\$00, prontamente o entregou ao chefe da estação mediante recibo.

António Leal — Marinheiro de 1.ª classe da Via Fluvial. Tendo encontrado, no vapor Trás-os-Montes, chegado ao Barreiro, pela carreira n.º 21, de 16 de Outubro, uma espingarda de 2 canos no valor aproximado de 1.500\$00, dela fez pronta entrega ao Mestre do barco que, por sua vez, a entregou na estação.



Carlos dos Santos Maurício — Maquinista de 3.ª classe do Depósito de Figueira da Foz. Tendo encontrado abandonado, no apeadeiro de Reveles, em 3 de Setembro findo, um pacote contendo artigos no valor aproximado de 1.500\$00, dele fez pronta entrega à guarda da passagem de nível daquele apeadeiro.

Nuno Rodrigues Esteves — Factor de 2.ª classe da estação de Granja, n.º 1.550. Encontrou, no dia 27 de Setembro de 1953, no átrio da sala de espera do apeadeiro de Aguda, uma saca de senhora, contendo, entre outros objectos, uma bolsa de prata com a importância de 303\$10, que prontamente entregou a quem provou pertencer-lhe.



Maria Garcia — Encarregada dos serviços de limpeza. Encontrou na Contabilidade da Fiscalização uma pulseira de ouro, que imediatamente entregou ao chefe do Pessoal Menor.

António Ferreira Laveria — Factor de 2.ª classe da estação de Parada de Gonta, n.º 18.390 (CN). Encontrou no dia 28 de Outubro findo, no cais de passageiros, um relógio de ouro, no valor de mil escudos, que prontamente entregou.





Rui Joaquim Nogueira de Moraes — Empregado de 1.ª cl. da 4.ª Circunscrição (Entroncamento), n.º 1.759, encontrou abandonado, numa carruagem do c.º 2.010 de 6 de Novembro findo, um casaco de senhora no valor de 300\$00, que imediatamente entregou ao chefe da estação de Lisboa-R.

Américo Lemos Ferreira — Factor de 1.ª classe da estação de Alfarelos, n.º 1.099, encontrou no dia 11 de Novembro findo, junto ao escritório de transbordo, uma mala de mão que, entre vários objectos de valor, continha a importância de 3.000\$ e que imediatamente entregou ao seu chefe.



José Ramalhete — Agulheiro de 3.ª classe da estação de Fratel, n.º 3.733, encontrou no dia 7 do corrente, quando procedia à limpeza do vestíbulo da estação, uma nota de 500\$00, que prontamente entregou ao seu chefe.

Francisco Costa Ribeiro — Carregador suplementar da estação de Rio Tinto, n.º 18.329, encontrou no dia 14 de Dezembro findo, entre as linhas n.ºs 3 e 4, um porta-moedas contendo a importância de 415\$60, que imediatamente entregou ao seu chefe.



Américo Cardoso da Costa — Revisor de 1.ª classe da Delegação de Revisão de Bilhetes de Lisboa-R., n.º 2.540, encontrou, numa carruagem do c.º 2.010, de 1 de Novembro findo, uma mala de senhora contendo, entre vários objectos, a importância de 577\$10, que prontamente entregou ao chefe da estação de Lisboa-R..

José Ferreira — Servente do Depósito de Campolide-Diesel, tendo encontrado abandonado no lavatório, envolvidos em serradura, um anel e uma aliança de ouro, no valor aproximado de 300\$00, prontamente entregou ao seu chefe imediato, que, por sua vez, os restituuiu ao seu legítimo proprietário.



José Maria Gonçalves — Condutor de carruagens, da Revisão de Campolide Lisboa-R. Louvado, porque fazendo parte do pessoal do comboio em que o Ex.º Senhor Presidente da República viajou no dia 22 de Junho último e tendo tido conhecimento de que se perdera uma esmeralda pertencente a um anel da esposa de Sua Ex.ª, procedeu

Acácio Pinto da Fonseca — Condutor de carruagens da Revisão de Campolide. Tendo encontrado na retrete da carruagem B9yf.702, do comboio n.º 20 de 5 de Setembro findo, um relógio de pulso, para homem, dele fez entrega ao revisor do comboio que, por sua vez, o entregou ao chefe da estação.



com a maior diligência a pesquisas para encontrar essa pedra preciosa e, tendo-o conseguido, fez dela entrega, como lhe cumpria, na viagem de regresso de Sua Ex.ª, manifestando, assim, zelo e honestidade dignos de louvor.

REFORMAS

Administração — *José António de Matos* — Sub chefe da Repartição do Serviço das Caixas de Reformas e Pensões.

Secretaria da Direcção-Geral — *Martinho Garcia Caldeira* — Chefe de Repartição.
Etelvina Laura Coutinho Sá Chaves — Escriturária de 1.ª classe.

Comercial — *Manuel Pais* — Revisor de bilhetes de 1.ª classe de Pampilhosa.

Telmo Martins de Amorim — Empregado principal do Serviço da Estatística e Estudos.

Frederico Silva — Chefe de secção do Serviço de Turismo e Publicidade.

António Lourenço Oliveira — Empregado principal do Serviço da Fiscalização das Receitas.

Alice de Oliveira — Escriturária de 1.ª classe de Lisboa-R.

Vitória dos Santos Pereira — Escriturária de 1.ª classe de Caldas da Rainha.

Exploração — *António da Graça Júnior* — Operário de 3.ª classe do Serviço de Telecomunicações e Sinalização.

Elvira Adelaide da Conceição Reis Duarte — Escriturária de 1.ª classe dos Serviços Gerais.

José Teixeira — Arquivista principal dos Serviços Gerais.

Manuel Lopes — Chefe principal de Aveiro.

Aníbal Ferreira Mateus — Chefe de 2.ª classe de Aveiro.
José Carrilho Valente — Factor de 2.ª classe de Pombal.
Francisco Félix dos Santos Noro — Fiel de cais de 1.ª classe de Lisboa-P.
José Fernandes — Capataz de manobras de 1.ª classe de Alcântara-Terra.
Augusto Ferreira Gomes — Porteiro de Porto.
António Vieira — Carregador de Campanhã.
Acácio de Sousa Paiva — Carregador de Campanhã.
Manuel Antunes Basílio — Carregador de Lisboa-P.
Manuel da Silva Araújo — Carregador de Nine.
João Freitas Ferreira — Guarda de P. N. de Entroncamento.
Ovidio Ferreira de Sousa — Chefe de 1.ª classe de Régua.
João Pereira Guerreiro Alves — Chefe de 3.ª classe de Conceição.
Artur Alves Júnior — Chefe de 3.ª classe de Santa Comba Dão.
Armando de Jesus Frangolho — Factor de 1.ª classe de Tavira.
António Gonçalves — Condutor de 1.ª classe de Pampilhosa.
Luis de Oliveira Júnior — Condutor de 1.ª classe de Campanhã.
Manuel Marçalo — Condutor de 2.ª classe de Entroncamento.
José Gomes de Sousa — Guarda-freios de 1.ª classe de Lisboa.
António Ramos — Fiel de cais de 2.ª classe de Lisboa-P.
Aires José de Araújo — Agulheiro de 3.ª classe de Famalicão.
José Pedro Carrilho — Porteiro de Lisboa-Terreiro do Paço.
António Fateixa — Guarda de estação de Estremoz.
Joaquim Paixão — Guarda de estação de Coimbra.
António Pereira — Carregador de Ermida.
Américo Rosa — Carregador de Abrantes.

Material e Tracção — *José Baptista* — Operário de 1.ª classe (serralheiro) das Oficinas de Campanhã.
José João — Operário de 1.ª classe (forjador) das Oficinas do Barreiro.
Justino Aires — Operário de 2.ª classe (forjador) das Oficinas de Barreiro.
Aníbal Antunes da Costa — Operário de 2.ª classe (caldeireiro) das Oficinas de Barreiro.
Francisco Pereira — Operário de 3.ª classe (caldeireiro) das Oficinas de Entroncamento.
João Gonçalves — Servente das Oficinas de Entroncamento.
Joaquim Vicente — Limpador da Revisão do Douro-Régua.
Francisco Mota — Operário de 2.ª classe (auxiliar) do Depósito de Campolide.
Júlio dos Santos — Operário de 1.ª classe (pintor) das Oficinas de Barreiro.
Jaime da Silva — Operário de 1.ª classe (pintor) das Oficinas de Campanhã.
José Lopes Ramalho — Fogueiro de 2.ª classe da Via Fluvial.
Augusto José da Silva — Capataz de 1.ª classe do Depósito de Faro.
Luis de Sousa — Operário de 2.ª classe (fundidor) das Oficinas Gerais.
João Gomes de Araújo — Operário de 2.ª classe (forjador) do Depósito de Boavista.
Camilo António Pinto — Operário de 1.ª classe (pintor) do Depósito de Boavista.
Alberto Teixeira de Queiroz — Operário de 3.ª classe (carpinteiro) do Depósito de Campanhã.
António Coelho do Canto — Maquinista de 3.ª classe do Depósito de Barreiro.
Joaquim Pires — Maquinista de 3.ª classe do Depósito de Campanhã.
Belmiro Almeida Ribeiro — Maquinista de Máquinas Fixas, do Depósito de Entroncamento.
Luiz António — Fogueiro de máquinas fixas do Depósito de Entroncamento.
Francisco Messias — Chefe de brigada das Oficinas de Entroncamento.
Amaro Lopes — Operário de 2.ª classe (serralheiro) das Oficinas de Entroncamento.
António Florêncio Roberto — Operário de 3.ª classe (auxiliar) das Oficinas Gerais.

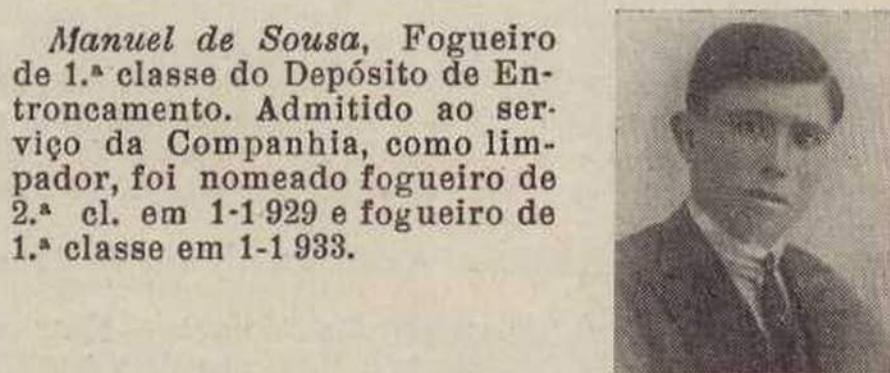
Serviços Médicos — *Dr. Francisco Brites Moita* — Médico da 21.ª Secção — Dois Portos.
António José de Sousa Braga — Servente do Posto Sanitário de Barreiro.

Via e Obras — *José Marrocos Taborda Ramos* — Chefe de Secção de 1.ª classe da 2.ª Secção (Santarém).
João António Passeira — Chefe do dist.º 437 (Almendra).
Frederico Soares — Assentador do dist.º 3/ V. V. (São João da Madeira).
Pio de Jesus Tenedório — Chefe do dist.º 415 (Cerveira).
Olivia Mendes — Guarda do dist.º 47 (Fátima).
José Vera — Chefe do dist.º 224 (Casével).
Adriano Pedro Martins Mendonça — Subchefe da Repartição de Contabilidade (Lisboa-P.).
Evaristo da Silva — Operário de 3.ª classe da secção de Santa Comba Dão.
Manuel Aires — Assentador do dist.º 20/ B. A. (Vila Franca das Naves).

FALECIMENTOS



José Machado Forte, Factor de 2.ª cl. de Reguengo. Admitido como praticante em 1 de Janeiro de 1936, passou a aspirante em 1 de Julho de 1937 e foi nomeado factor de 3.ª classe em 1 de Julho de 1939. Em 1 de Maio de 1946 foi promovido a factor de 2.ª cl.



Manuel de Sousa, Fogueiro de 1.ª classe do Depósito de Entroncamento. Admitido ao serviço da Companhia, como limpador, foi nomeado fogueiro de 2.ª cl. em 1-1929 e fogueiro de 1.ª classe em 1-1933.



Ladislau da Silva Cardoso, Empregado de 3.^a classe do Serviço de Estudos e Aprovisionamentos. Admitido como praticante em 8 de Março de 1948, foi nomeado empregado de 3.^a cl. em 1 de Abril de 1949.

Agostinho Dias Moreira, Operário de 1.^a cl. (caldeireiro) das Oficinas de Campanhã. Admitido ao serviço da Companhia em 9-3-921, foi promovido à sua última categoria em 1-1-943, depois de ter transitado pelas diferentes classes.



Alfeu Ermida da Fonseca, Chefe de 1.^a classe de Nine. Admitido como praticante em 17 de Março de 1912, foi nomeado factor de 3.^a classe em 3 de Junho de 1914. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a chefe de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1944 e, a chefe de 1.^a cl. em 1 de Julho de 1947.

António dos Santos, Carregador de Sortes. Foi admitido como carregador em 1 de Novembro de 1929.



Manuel Duarte — Limpador do Depósito de Entroncamento. — Admitido ao serviço da Companhia, em 23 de Fevereiro de 1925.

Pedro Martins Viana — Operário de 2.^a classe, (serralheiro) das Oficinas de Campanhã. — Admitido ao serviço da extinta Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, em 20 de Janeiro de 1927, foi promovido à sua última categoria em 1 de Dezembro de 1945.



Martinho de Sousa — Chefe de 3.^a cl. de Aregos. Admitido como praticante em 15 de Abril de 1916, foi nomeado factor de 3.^a classe em 15 de Março de 1918. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a chefe de 3.^a classe em 1 de Julho de 1942.

José Antunes Agostinho — Operário de 2.^a classe das Oficinas de Barreiro. Admitido ao serviço da extinta Direcção do Sul e Sueste em 7-1-920, foi promovido a Operário de 3.^a classe em 5 de Julho de 1943 e de 2.^a, em 21-4-948.



José Simões — Operário de 3.^a classe (auxiliar) das Oficinas Gerais. Admitido ao serviço da Companhia, em 30-10-922, passou a Operário ajudante em 5-7-943 e a Operário de 3.^a classe em 1-12-945.

Augusto Henriques — Operário de 3.^a classe (serralheiro) das Oficinas de Entroncamento. Admitido ao serviço da Companhia em 9-2-925, passou a Operário ajudante em 5-7-943 e a Operário de 3.^a classe em 1-12-945.



José Nunes Júnior — Operário ajudante (forjador) das Oficinas de Entroncamento. Admitido ao serviço da Companhia, em 8-11-927, passou à sua última categoria em 1-12-945.

Bernardino Gomes — Servente das Oficinas de Entroncamento. Admitido ao serviço da Companhia, em 5 de Dezembro de 1927.





Julião Rafael Mesquita, Conferente de Lisboa P. Admitido como carregador suplementar em 19 de Maio de 1925, foi nomeado carregador em 21 de Janeiro de 1929 e promovido a conferente em 1 de Julho de 1936

Virginia da Silva, Servente de Entroncamento. Admitida como suplementar em 24 de Outubro de 1922, foi nomeada servente em 21 de Fevereiro de 1927.



Agostinho Bernardes — Condutor de 1.ª classe de Sernada. Admitido como carregador em 1 de Março de 1927, foi promovido a guarda-freios de 2.ª cl. em 1 de Janeiro de 1928. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a condutor de 2.ª cl. em 21 de Março de 1941 e a condutor de 1.ª cl. em 21 de Fevereiro de 1946.

Alvaro José da Costa, Assentador do dist.º 1/ Sabor (Pocinho). Admitido como assentador em 1-9-1951.



António Elias, Agulheiro de 3.ª classe de Algoz. Admitido como carregador suplementar em 29 de Dezembro de 1923, foi nomeado carregador em 21 de Agosto de 1928 e promovido a agulheiro de 3.ª classe em 21 de Julho de 1934.

Manuel Maria, Assentador do dist.º 29 (Crato). Admitido como assentador em 21-1-1927.



Domingos Gomes de Sousa, assentador do distrito 15/ N. P. (Outiz). Admitido como assentador de 2.ª classe (N. P.) em 26-6-1924.

Augusto Gomes Pinto, operário de 1.ª classe do 1.º Cantão das Obras Metálicas (Campolide). Admitido como operário de 2.ª classe em 8-11-1944 e promovido a operário de 1.ª classe em 21-2-1947.



Efigénia Rosa Ferreira Baptista — Escriturária principal dos Serviços Gerais da Divisão da Exploração. Admitida como suplementar em 26 de Julho de 1919, foi nomeada empregada em 1 de Setembro de 1919. Em 1 de Janeiro de 1943 foi promovida a escriturária principal.

António Carlos Monteiro — Chefe de 1.ª classe de Casa Branca. Admitido como praticante de estação em 5 de Junho de 1913, foi nomeado factor de 3.ª classe em 23 de Setembro de 1918. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a chefe de 2.ª classe em 1 de Julho de 1948 e a chefe de 1.ª classe em 1 de Dezembro de 1952.



Cipriano Pereira Gouveia — Maquinista de 3.ª classe do Depósito de Régua. Admitido ao serviço da Companhia, como operário, em 26 de Dezembro de 1927, foi nomeado fogueiro de 2.ª classe em 1 de Julho de 1938 promovido a fogueiro de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1945 e a maquinista de 3.ª classe em 1 de Outubro de 1952.

Abílio Pinto da Silveira Magalhães — Revisor de material de 3.ª classe de revisão do Minho — Leixões. Admitido ao serviço da Companhia como limpador, em 19 de Agosto de 1927, passou a ensebador de 2.ª classe em 1 de Julho de 1937, de 1.ª classe em 1 de Julho de 1943 e a revisor de 3.ª classe em 1 de Abril de 1949.





Armando Baptista da Fonseca — Maquinista de 3.^a classe do Depósito de Campanhã. Admitido ao serviço da extinta Direcção do Minho e Douro, como aprendiz em 18-10-915, passou a operário em 1-1-919, a fogueiro de 2.^a classe em 1-10-927, a fogueiro de 1.^a classe em 1-1-939 e a Maquinista de 3.^a classe em 1-1-945.

Geraldo Pedro Fernandes — Operário ajudante (auxiliar) das Oficinas de Lisboa. Admitido ao serviço da Companhia, em 2-5-928, passou a operário em 1 de Dezembro de 1945.



José Milheirico Júnior — Factor de 1.^a classe de Lisboa-R. Admitido como praticante em 1-7-921, foi nomeado factor de 3.^a classe em 1-4-922. Em 1-1-927 foi promovido a factor de 2.^a classe e, em 1-1-944, a factor de 1.^a classe.

Nomelini Rodrigues Cabarrão — Factor de 2.^a classe de Moita. Admitido como carregador suplementar em 10-11-943, passando a praticante de factor em 12-6-946, foi nomeado aspirante em 1-7-947. Em 1-7-948 foi promovido a factor de 3.^a classe e, em 1-1-952, a factor de 2.^a classe.



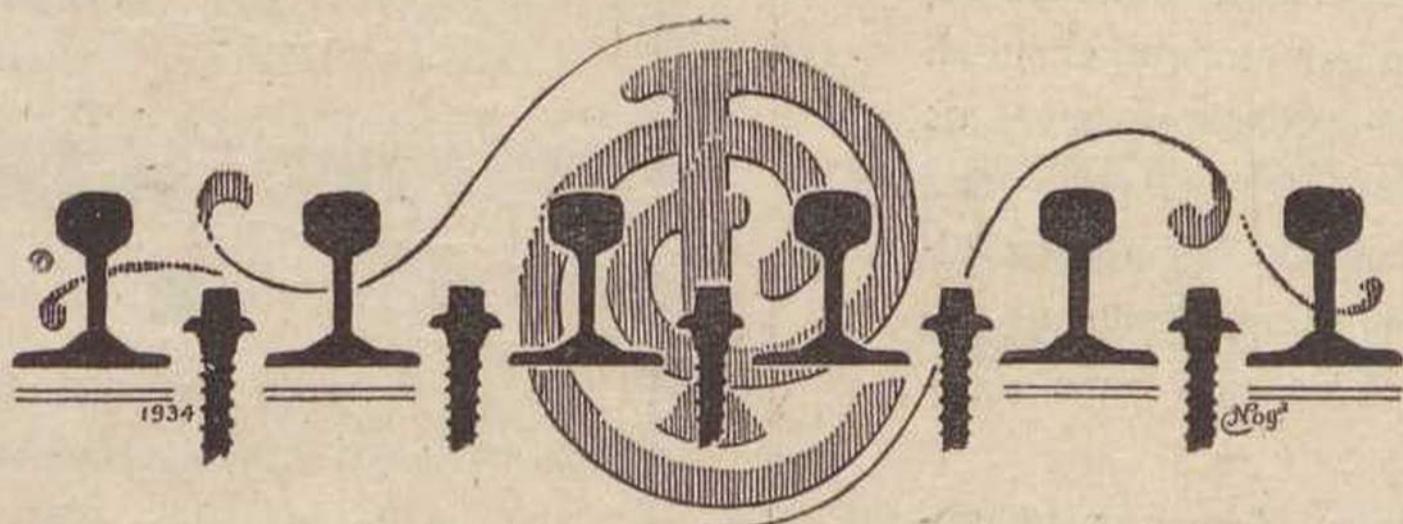
Vicente dos Santos Quintinho — Carregador de Boliqueime. Admitido como suplementar em 16-8-928, foi nomeado carregador em 1-1-930.

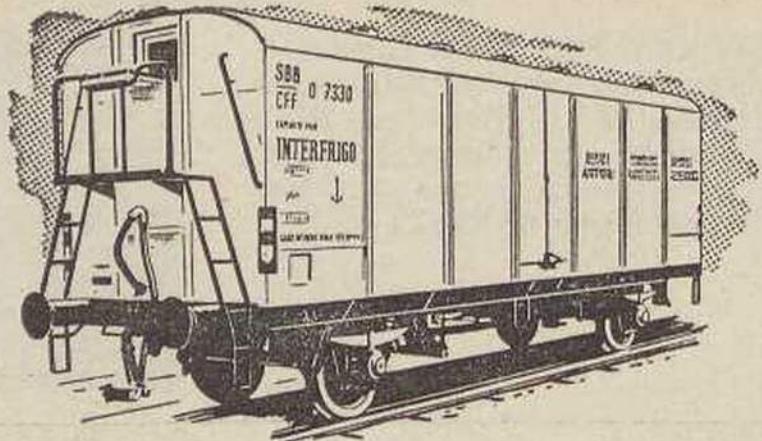
Herminio Ferreira — Carregador de Entroncamento. Admitido como carregador suplementar em 23-2-928, foi nomeado carregador em 21-7-939.



Maria Angélica Caetano — Servente de Caldas da Rainha. Admitida como suplementar em 8-8-925, foi nomeada guarda de WC em 21-9-926 e passou a servente em 21-5-927.

Frederico José Belchior — Revisor de bilhetes de 2.^a classe de Barreiro. Admitido como carregador suplementar em 23-10-928, foi nomeado carregador em 21-1-939. Depois de transitar por outras categorias, foi nomeado revisor de bilhetes de 3.^a classe em 1-9-944 e a revisor de 2.^a cl. em 1-7-948.





525 novos INTERFRIGO

Caixas SKF com rolamentos

Para assegurar um transporte dos viveres delicados, rápido e sem interrupções, «INTERFRIGO» escolheu para os seus 525 novos vagões frigoríficos as caixas SKF com rolamentos.

As caixas SKF com rolamentos oferecem:

- Segurança de marcha — nenhuma gripagem
- Maiores intervalos entre as revisões
- Economia de lubrificação

Até agora SKF já forneceu cerca de 768.000 caixas com rolamentos para locomotivas e carruagens de todos os tipos e das quais 350.000 se destinaram a vagões de mercadorias.



SOCIEDADE SKF LIMITADA

LISBOA

Praça da Alegria, 66-A

PORTO

Avenida dos Aliados, 152

ENCADERNAÇÕES DO «BOLETIM DA C. P.»

Como tem sucedido nos anos anteriores, encarregamo-nos da encadernação dos números da nossa revista, publicados no ano corrente. O preço de Esc. 22\$50 mantém-se, bastando que nos enviem, em mod. 163 M e com a urgência possível, os números a encadernar, pois pode suceder que alguns dos nossos leitores pretendam encadernar os números publicados nos anos anteriores.

As remessas devem ser destinadas ao Editor do «Boletim da C. P.» — Santa Apolónia — Lisboa

Sumário

Auscultação de fracturas nos limites das juntas dos carris, pelo Eng.^o Alves Ribeiro

Eu fui ao Cabo do Mundo, por António Rodrigues Coutinho

Talvez não saiba que..., por José Júlio Moreira

Perguntas e Respostas

Para a história da evolução do comboio

Regulamentação dispersa

Para a história: A «Lisbon Steam Tramway Company», empresa que se propunha inaugurar e explorar a linha de Sintra

Em viagem: Diante de Leon Tolstoi, por Guerra Maio

Serviços Médicos da C. P.

Legislação dos Caminhos de Ferro

Lá por fora...

Pessoal

■
NA CAPA — As capas do «Boletim» no ano de 1953