

BOLETIM DA CP

BOLETIM DA C.P.

N.º 317 NOVEMBRO — 1955 ANO 27.º

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

FUNDADOR: ENG.º ALVARO DE LIMA HENRIQUES

PROPRIEDADE

DIRECTOR

ADMINISTRAÇÃO

da Companhia dos Caminhos
de Ferro Portugueses

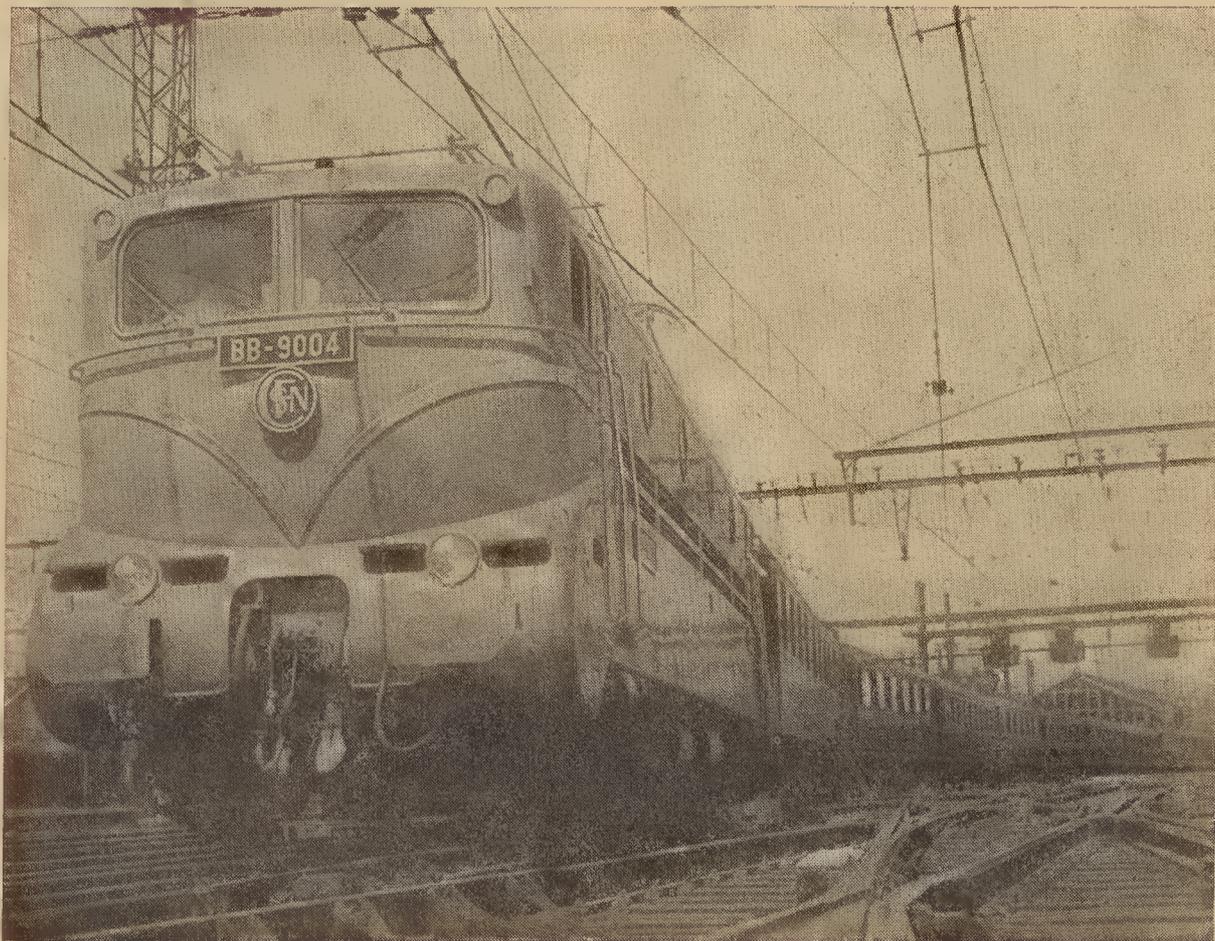
Eng.º Roberto de Espregueira Mendes

Largo dos Caminhos de Ferro
— Estação de Santa Apolónia

EDITOR: ANTÓNIO MONTÊS

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

Nos Caminhos de Ferro Franceses



A célebre BB - 9004 — a mais veloz locomotiva do mundo : 337 Km/h

Notícia acerca de um aparelho para desenhar o perfil dos aros dos rodados

(«Perfilógrafo» Sistema C. P.)

Pelo Eng.º FRANCISCO RODRIGUES ANTUNES

Subchefe da Divisão de Abastecimentos

NAS oficinas de reparação de rodados há toda a conveniência em saber se vale ou não a pena torneare os aros com pequena espessura, pois pode dar-se o caso de, depois de torneados, se verificar que ficaram com espessura inferior ao limite de desgaste. O conhecimento da espessura do verdugo e da do aro nem sempre é suficiente para determinar quanto há a cortar neste para que, depois de torneado, fique com o perfil normal.

Também quando tem de se torneare os aros usados de rodados conjugados e motor da mesma locomotiva, é útil saber qual é o que, depois de torneado, ficará com menor diâmetro. Isto para evitar que tenham de se levar novamente ao torno os outros rodados com os aros já torneados, por se verificar que o último, ou um dos últimos, ficou com diâmetro inferior ao daqueles, pois todos os aros do mesmo jogo de rodas motoras e conjugadas devem ter o mesmo diâmetro. Assim evitam-se perdas de tempo e despesa, começando por torneare o aro que vier a ficar com menor diâmetro.

Como já dissemos, nem sempre é suficiente conhecer a espessura do verdugo e a cova do aro para se obterem os dados atrás indicados: Só com o desenho, tanto quanto possível exacto, do perfil do aro, isso se pode conseguir. Foi por esta razão que se concebeu e executou, nas oficinas de reparação de locomotivas de Entroncamento em 1930, o aparelho a que chamamos «PERFILÓGRAFO» (fig. 1) e que a seguir descrevemos.

Compõe-se o perfilógrafo de uma placa de aço polida A (fig. 2), reforçada por engrossa-

mento na parte inferior, para não se deformar quando se faz a sua fixação no aro. Lateralmente e na parte inferior da placa, à esquerda, há uma patilha para assentamento na face

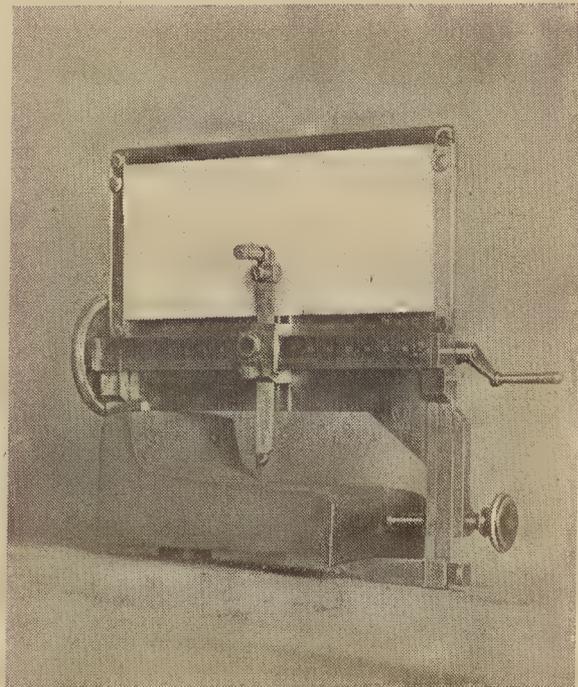


FIGURA 1

interior do aro e, no lado direito, um braço no qual existe o parafuso F que aperta o aparelho de encontro ao aro. Tanto o calço J, como o calço I e a ponta do parafuso F, são de aço temperado para evitar o desgaste.

Fixada à placa, por intermédio de dois suportes, há a régua graduada B, na qual se desloca o dado C por intermédio da manivela E e de um parafuso existente detrás da placa; no referido dado está montada a régua D,

graduada também, e que se movimenta perpendicularmente à régua B. A ponta N é também de aço temperado, para diminuir, tanto quanto possível, o desgaste causado pela sua deslocação sobre o aro. Na extremidade oposta da régua D está fixado o porta-lápis M.

As réguas graduadas G e H servem, respectivamente, para determinar a distância da pina do corpo ou centro do rodado ao topo do verdugo e a largura do aro. As molas L fixadas nos dois lados da placa, servem para segurar o papel.

A pressão da ponta N sobre o aro é exer-

Quando a régua D chegar à posição da circunferência de rolamento, mede-se a altura do verdugo e, por consequência, também a cova ou desgaste do aro e que é dada pela diferença da altura do verdugo usado e da do verdugo novo. Colocando a régua H na parte inferior do talão do aro, a régua G indicar-nos-á a distância da superfície interior do aro ao topo do verdugo; deduzindo desta cota a altura do verdugo, obtemos a espessura do aro. Para se medir a espessura do verdugo, fixa-se a régua D com a ponta N 10 mm acima da circunferência de rolamento e desloca-se a ré-

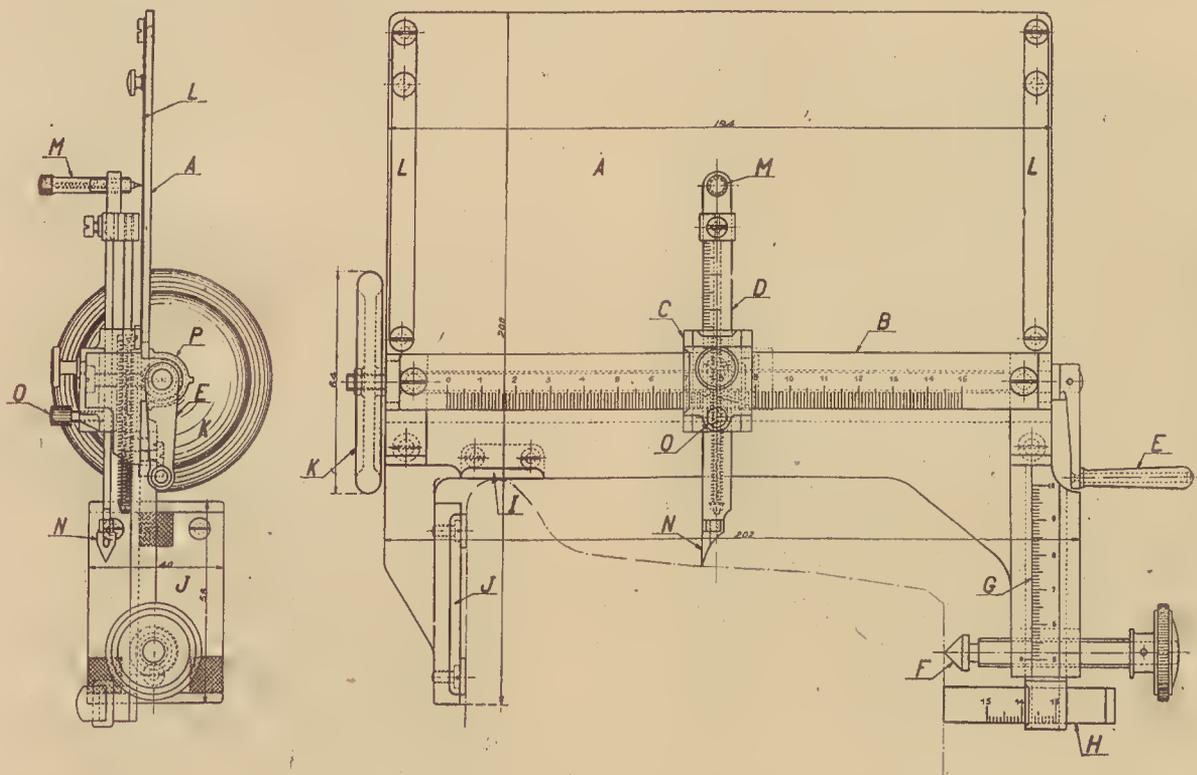


FIGURA 2

cida por uma mola solidária da régua D e colocada entre ela e a placa A. Contudo, quando necessário, pode fixar-se a régua D em qualquer altura, apertando o parafuso de pressão O.

Para se obter no papel o desenho do perfil, depois de montado o perfilógrafo no aro, como se vê na fig. 1, e colocado o papel, leva-se a ponta N ao topo do verdugo e traça-se o lado esquerdo do perfil. Reconduz-se a ponta N ao topo do verdugo e traça-se o lado direito do perfil. Ficamos assim com o perfil completo,

guia para a esquerda até a ponta N encostar ao verdugo; a espessura deste é dada pela régua B. A largura do aro é dada pela régua H, encostando esta à face exterior daquele.

Se, para qualquer fim, nos bastarem só as medidas, como atrás se menciona, não é necessário traçar o perfil.

Porém, para os fins que indicamos no começo desta nota, é-nos indispensável o perfil desenhado, para, com suficiente rigor, e com o auxílio de escantilhões de celulóide dos perfis de torneamento que se sobrepõem ao desenho do perfil do aro, saber quanto temos

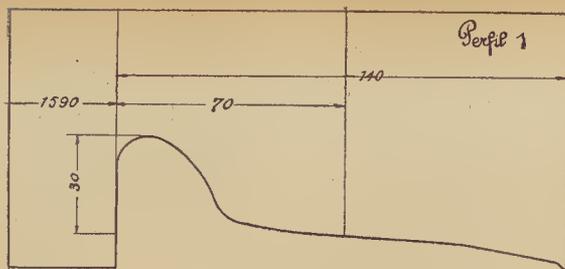


FIGURA 3

a cortar neste para obtermos o perfil correcto. A fig. 3 mostra o escantilhão de um dos perfis de torneamento.

A fig. 4 é a dos perfis obtidos dos dois aros do mesmo rodado. A linha pontuada *a* é do perfil do último torneamento, a linha *b* a do aro usado, obtida com o perfilógrafo, a linha *d* a do perfil de torneamento de todos os aros, em referência ao aro B. Tratava-se, neste caso, de quatro rodados do mesmo jogo ou seja de oito aros que tinham de ficar, por isso, todos com o mesmo diâmetro. Se não fosse o estado do aro B, que exigia o corte de 15 mm para se obter o perfil normal, bastaria cortar, no máximo, 4 mm nos restantes aros para se obter o perfil normal, linha *c*. Para evitar tão grande corte, o que se traduzia em menor duração daqueles aros, como ainda tinham boa espessura substituiu-se o aro B por um novo, guardando-se aquele para a eventualidade de poder ser empregado noutro jogo de rodados com aros mais delgados.

O perfilógrafo, pelas suas reduzidas dimensões e peso (1280 g) pode ser utilizado em qualquer rodado montado na locomotiva, tender, carruagem ou vagão.

Em caso de necessidade e com o auxílio de calços apropriados, este perfilógrafo já tem servido para tirar perfis a carris e agulhas.

Fizeram-se perfilógrafos nas oficinas de

Entroncamento para as 4 Circunscrições de Material e Tracção que existiam nesse tempo.

Nessa ocasião havia naquelas oficinas um aparelho constituído por uma porção de chapinhas de uns 12mm de largura, encostadas umas às outras, unidas por uma braçadeira e apertadas por um parafuso de pressão. Aliando este e colocando as chapinhas por cima do aro e fazendo-as deslizar até encostarem a extremidade à superfície do mesmo, a sua posição indicava a forma do perfil. Apertando o parafuso para manter as chapinhas na mesma posição e colocando-as de cutelo sobre um papel e contornando-as com a ponta de um lápis, tinha-se assim naquele reproduzido o perfil do aro. Apesar de ser um aparelho um tanto rudimentar e pouco rigoroso, o que é interessante é termos visto um idêntico, mas mais bem acabado, quando, no ano passado, visitámos uma importante fábrica estrangeira de material motor e circulante, ainda que haja outros construídos segundo o mesmo princípio do perfilógrafo tipo C. P., isto é, o da combinação de dois movimentos perpendiculares.

Fig. 4 - Rodado 1º D²704 -

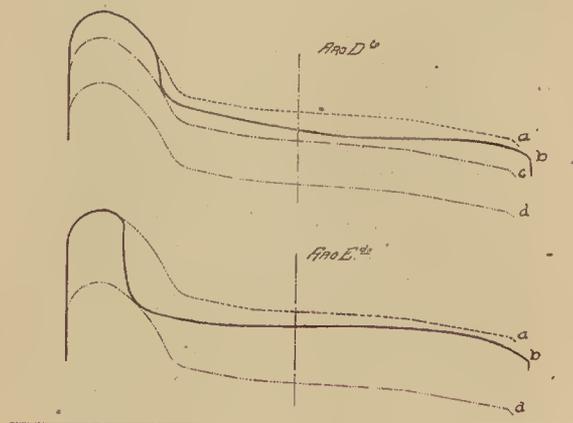


FIGURA 4

Encontrar um amigo que se compadeça da nossa desgraça, é fácil; mas encontrar um que se alegre com o nosso êxito — isso é que vale a pena, e isso é que é difícil.

OSCAR WILDE

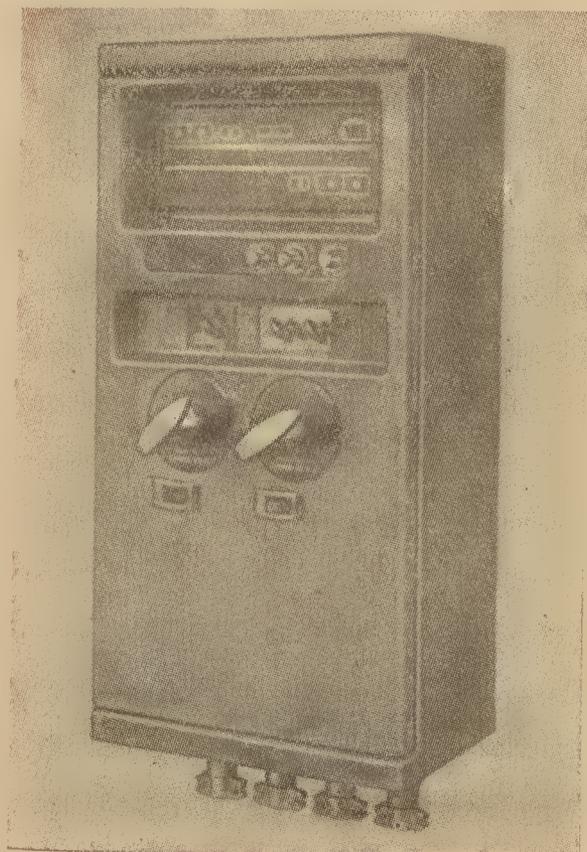


Sinalização

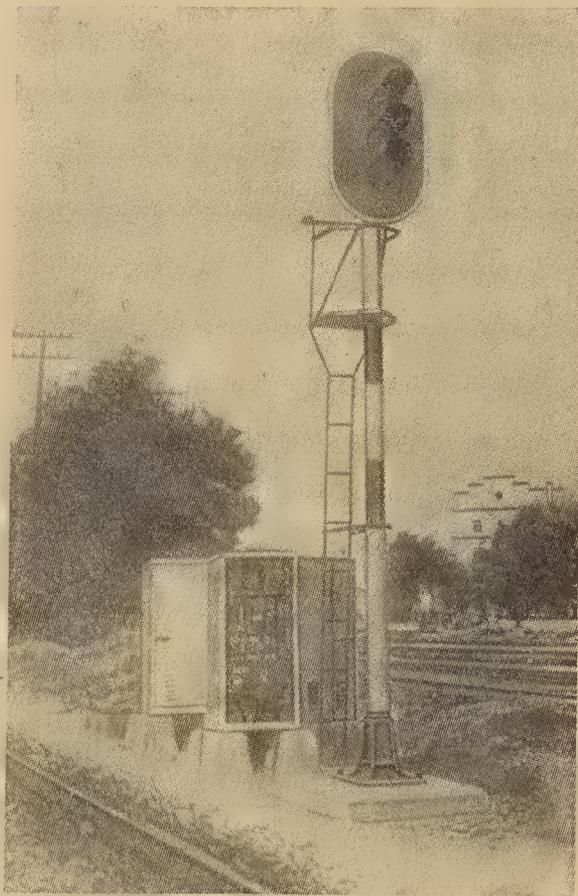
A electrificação de uma linha aumenta a sua capacidade de tráfego. No entanto, para o aproveitamento integral desta capacidade de tráfego é indispensável uma sinalização que garanta o rendimento da circulação em plena via e nas estações.

Assim, as nossas linhas que vão ser electrificadas serão dotadas de uma nova sinalização que compreende:

- O cantonamento automático entre Lisboa-Rossio, Sintra e Entroncamento.
- A transformação dos actuais postos de sinalização e manobras de agulhas existentes em Lisboa-R. e Campolide, tendo em vista a adopção do cantonamento automático no túnel do Rossio e da electrificação com corrente monofásica 50 Hz.



Fechadura central electro-mecânica



Sinal de paragem absoluta

fase de electrificação, a nova sinalização do Entroncamento).

- A conjugação dos sinais de cantonamento com as agulhas (de manobra manual) das restantes estações e dos desvios em plena via, por meio de fechaduras do tipo «Bouré».
- A sinalização das passagens de nível.

* * *

O cantonamento automático — sistema em que um comboio, por meio de circuitos de via, actua sobre os

sinais protegendo-se a si-mesmo — virá aumentar consideravelmente o rendimento da circulação. Os comprimentos dos cantões foram determinados em função dos intervalos de tempo mínimos que deverá haver entre comboios sucessivos.

A alimentação dos circuitos de via, no troço de linha Lisboa-Rossio, Sintra, Vila Franca de Xira será feita por corrente de frequência de 1000 Hz, produzida por tubos electrónicos. A alimentação dos circuitos de via, no troço de linha desde Vila Franca de Xira a Entroncamento, será feita por corrente contínua.

Entre Lisboa - Santa Apolónia, Braço de Prata e entre Lisboa - Santa Apolónia e a Bifurcação de Chelas o cantonamento não é automático, mas sim manual, por intermédio de encravamento entre sinais daquelas estações.

* * *

Os novos postos de sinalização são do chamado tipo de alavancas de itinerário. São pois de um sistema inteiramente diferentes dos nossos actuais postos eléctricos de sinalização. Enquanto nestes, para a realização de um itinerário, há que manobrar separadamente cada agulha que esteja nelé incluída e, em seguida — se estiverem realizadas todas as condições de segurança para esse itinerário poder ser percorrido por um comboio — proceder à abertura do sinal que comanda o itinerário, manobrando o respectivo manipulo, naqueles, a simples manobra simultânea de dois botões estabelece todo o itinerário, quer dizer, todas as agulhas interessadas no itinerário, inclusive as de protecção, são postas automaticamente na posição

devida, abrindo-se também, automaticamente, o sinal que comanda o itinerário, se todas as condições de segurança necessárias para ele ser percorrido por um comboio, estiverem comprovadas.

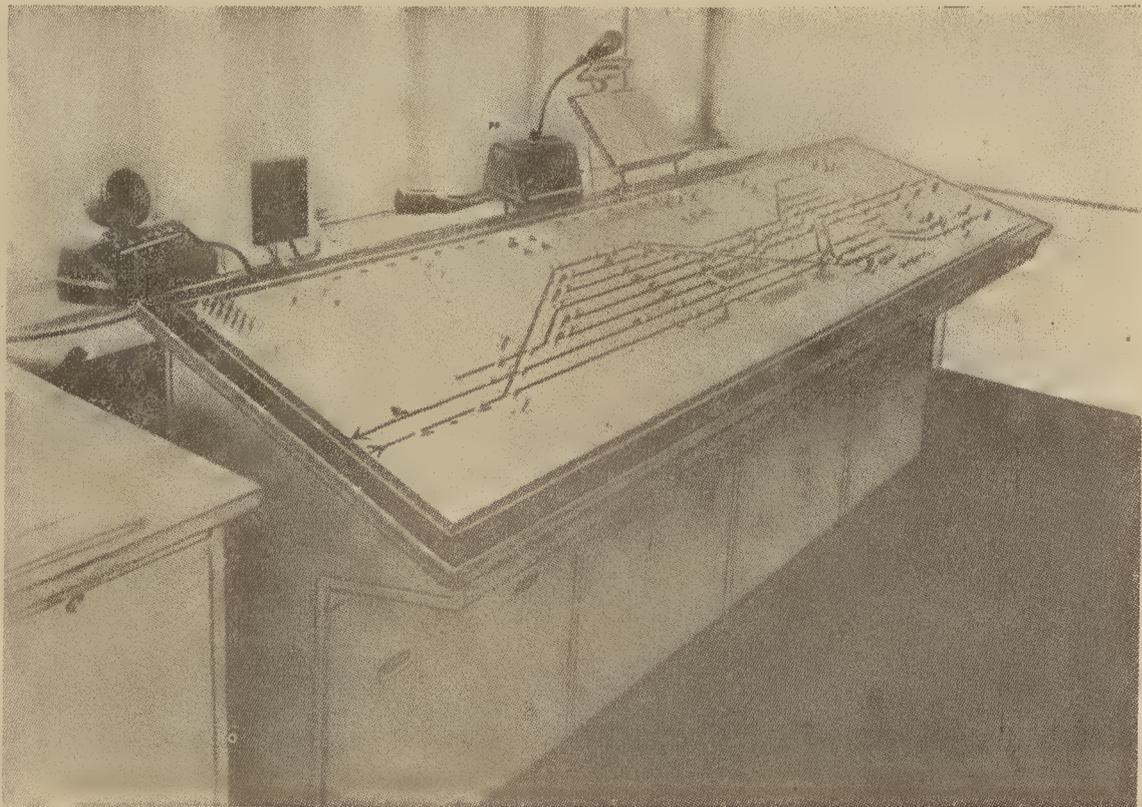
Entre os novos postos de sinalização, merece menção especial o posto de sinalização de Lisboa-Santa Apolónia, não só pela importância da área abrangida na própria estação, como pelo comando a distância das agulhas e sinais da Bifurcação de Chelas, que será efectuado neste posto.

* * *

Nas estações em que não são instalados postos de sinalização e de manobra de agulha, e que são as pequenas estações, ou naquelas que, embora importantes, é possível que venham a sofrer transformações das suas linhas, num futuro próximo, a manobra das agulhas é manual, sendo imobilizadas por intermédio de fechaduras, ou cadeados, do tipo «Bouré». Os encravamentos das agulhas com os sinais são realizados em fechaduras centrais electro-mecânicas, cuja manobra permite, por intermédio dos transportadores eléctricos, a libertação das chaves dos cadeados das agulhas, próximo do local onde estas ficam.

* * *

As passagens de nível são avisadas automaticamente da aproximação dos comboios, por meio de sinais ópticos e acústicos, colocados nas casas de guarda e são dotadas de sinais de entrada, do tipo usado internacionalmente, sinais que são, também, comandados, automaticamente, pelos comboios.



IV Conferência Comercial Ferroviária Espanha-Portugal

NOS dias 13, 14 e 15 de Setembro passado teve lugar em Santiago de Compostela a IV Conferência Comercial Ferroviária Portugal-Espanha.

Estas conferências realizam-se todos os anos, alternadamente em Portugal e em Espanha, e nelas são ventilados assuntos de carácter comercial relacionados com o tráfego de passageiros e mercadorias de interesse comum para os dois países.

Na sessão inaugural o Subdirector da Renfe e Chefe do Departamento Comercial, sr. D. Manuel Macias, que presidia à delegação espanhola, depois de ter dado as boas-vindas aos delegados portugueses sublinhou a importância que revestem estas conferências para o bom entendimento entre as duas administrações ferroviárias e, por conseguinte, para a boa resolução dos assuntos que lhes interessam. O Chefe da delegação portuguesa agradeceu e corroborou a afirmação, ilustrando-a com factos concretos.

Igualmente e na mesma ordem de ideias, o Alcaide de Santiago de Compostela, na recepção dada aos delegados portugueses e espanhóis no salão nobre da Câmara Municipal daquela histórica cidade espanhola, aludiu aos evidentes benefícios que resultam destas conferências entre as duas empresas ferroviárias, no campo das relações amistosas dos dois povos peninsulares.

Não é possível ao *Boletim da C. P.* dar uma súmula dos assuntos tratados, tão elevado é o seu número (cerca duma vintena) mas entre eles destacam-se os seguintes:

Adaptação da tarifa de passageiros Portugal-Espanha ao novo Convénio Internacional de Passageiros (C. I. V.) e à Tarifa Comum de Passageiros (T. C. V.)

Com a entrada em vigor, marcada já para o próximo ano, do novo Convénio Internacional de Passageiros a que já aderiu o nosso país e em virtude da entrada em vigor da futura Tarifa Comum de Passageiros, houve necessidade de se reverem as condições da actual Tarifa Portugal-Espanha e adaptá-la às novas disposições legais.

A conferência procedeu ao exame do projecto previamente elaborado, o qual depois de aprovado por quem de direito, deverá entrar em vigor em 1 de Março do próximo ano.

Competência da via aérea

Foram atentamente examinados elementos estatísticos relativos à concorrência que a via aérea está causando ao tráfego de passageiros entre Lisboa e Madrid, e ponderadas as propostas que no sentido de atenuar essa concorrência foram sugeridas por ambas as redes.

Regime de reserva de lugares entre Portugal-Espanha

Um dos frutos obtidos das anteriores conferências comerciais ferroviárias foi a faculdade de, em cada um dos países, se poderem reservar lugares para determinados comboios que circulam no outro país.

Embora considerada apreciável esta faculdade, o caso é que o seu aproveitamento tem sido escasso. Examinado o assunto, foram

tomadas providências no sentido de estimular as reservas de lugares a que se faz referência.

Serviço de veraneio em Portugal

Foram estudadas as normas a adoptar para o regime tarifário a criar destinado a facilitar as viagens a Portugal para a próxima época estival.

Serviço combinado por estrada, para passageiros e bagagens, de e para Sevilha e Huelva, em ligação com o serviço ferroviário português em Vila Real de Santo António

Depois da delegação espanhola ter dado a conhecer minuciosamente os trâmites por que têm passado as diligências empregadas pela Renfe junto dos departamentos governamentais acerca do assunto, foi encarada a organização do serviço com os elementos particulares existentes.

Transporte de grupos entre Espanha e Portugal

A conferência examinou os elementos propostos que visavam o desenvolvimento de viagens de grupos de excursionistas entre Espanha e Portugal.

Exame do projecto da Tarifa Espanha-Portugal para transporte de mercadorias de detalhe em pequena velocidade

Os delegados examinaram o projecto da Tarifa Espanha-Portugal para o transporte de mercadorias, já preparado por uma comissão de agentes de ambas as redes.

Depois de acordadas as alterações a introduzir, foi fixado para o dia 1 de Março de 1956, a entrada em vigor deste diploma tarifário.

Tarifa Europeia de mercadorias de detalhe

Foram revistas as situações de Portugal e de Espanha perante esta tarifa internacional, tendo a Renfe reafirmado o seu propósito de, embora não tendo aderido a esta tarifa, facilitar a sua aplicação no tráfego entre Portugal e países além Pireneus.

Admissão e circulação em Portugal de vagões de propriedade particular, estrangeiros

Foram examinados todos os elementos relacionados com este assunto tendo ambas as

NOTICIÁRIO DIVERSO

Como representantes da C. P. na Comissão Corporativa; criada pelo Acordo Colectivo de Trabalho, foram nomeados, como efectivo, o Sr. Dr. Álvaro Coutinho Lobo Alves, Chefe de Serviço da Divisão de Exploração e, como substituto, o Sr. António Gomes da Silva, Chefe de Serviço da Divisão de Via e Obras.

— Teve início em 15 de Outubro o novo Serviço de automotoras na linha do Tua.

— Prevê-se que em futuro próximo o Serviço de comboios na linha do Douro seja assegurado com tracção diesel.

— Foi nomeado Vice-Presidente da Câmara Municipal do Barreiro o Sr. Victor Rodrigues Adragão, adido técnico de 2.^a classe da C. P.

— A Sociedade Estoril procedeu à substituição, no troço entre Alcântara e Belém, das travessas de madeira utilizadas na via por outras de betão armado — sistema de patente francesa, muito usado nas linhas férreas mais modernas da Europa.

— Promovido pela Agência Geral do Ultramar, com a colaboração do S. N. I., esteve patente ao público, no mês findo, uma Exposição de Fotografias sobre a construção do Caminho de Ferro de Limpopo.

— No Ministério do Ultramar foi recentemente assinado um contrato para o fornecimento e transporte de 3 locomotivas Diesel destinadas aos Caminhos de Ferro de Limpopo.

delegações prestado esclarecimentos acerca do que em cada uma das suas redes se conta efectivar no sentido de facilitar entre os dois países o câmbio de material particular.

Redução de encargos com que os agentes aduaneiros espanhóis sobrecarregam as remessas em trânsito de, ou para Portugal

Este assunto mereceu cuidadosa atenção da conferência. A Renfe procurará, na medida das suas possibilidades, dar satisfação aos pedidos que a C. P. formulou no sentido de reduzir os encargos aduaneiros.



Uma das novas automotoras e respectivo atrelado, em circulação na linha do Tua

Melhoria de serviços ferroviários NOVAS AUTOMOTORAS PARA A LINHA DO TUA

No propósito de dotar a linha do Tua—da estação de Tua à de Bragança—com melhores circulações, têm sido ultimamente realizadas, naquela linha, várias experiências com automotoras holandesas, recentemente adquiridas pela C. P. à firma construtora Allan, constituídas por um veículo motor e respectivo atrelado.

As experiências têm decorrido com bons resultados e tudo leva a crer que, em breve, a vasta região transmontana que a linha férrea do Tua serve, veja em muito, melhoradas as suas comunicações até agora infelizmente deficientes devido à inexistência de material circulante.

Para significar o apreço e a importância que à Companhia merecem os melhoramentos desta natureza, deslocaram-se à estação de Tua, para acompanhar as experiências, no passado dia 5 do mês findo, o Director-Geral da C. P., Sr. Eng.º Espregueira Mendes e o Secretário-Geral da Companhia, Sr. Eng.º Branco Cabral. Estava presente um numeroso grupo de funcionários superiores da Companhia: engenheiros Canavezes Júnior, Celso

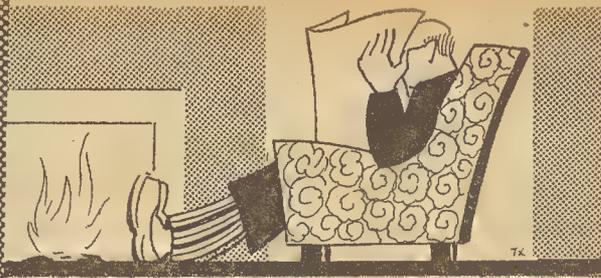
de Vasconcelos, João Monteiro e inspector Evaristo Monteiro, da Divisão de Material e Tracção; Augusto Barros e Alves Ribeiro, da Divisão de Via e Obras e Belém Ferreira, Subchefe de escritório Fernando Gonçalves e Chefe estagiário Fernandes Alves, da Divisão de Exploração. Presente ainda, em função de fiscalização por parte da Direcção Geral de Transportes Terrestres, o Eng.º Xavier da Fonseca.

A viagem fez-se entre o Tua e Bragança, e como os anteriores ensaios, decorreu em boas condições técnicas.

Dando conta dos excelentes resultados daquelas experiências, o Director-Geral da C. P., em declarações à Imprensa, informou que muito em breve serão postas ao serviço dos passageiros daquela linha as modernas automotoras Allan, com horários que satisfazem, na medida do possível, os interesses do público. Inicialmente porém, por motivos de ordem técnica, as velocidades terão de ser mantidas ao nível actual: 50 km,h.

É grande o contentamento das populações ora beneficiadas com o novo serviço.

*Talvez
não saiba
que...*



Condensado por JOSÉ JÚLIO MOREIRA

Chefe de Repartição na Divisão da Via e Obras

A comunidade luso-brasileira expande-se por uma área de cerca de 11 milhões de quilómetros quadrados ou seja superior à da Europa até aos Urais, na Rússia.

A sua convivência em cooperação racial é a mais exemplar que existe no Mundo e engloba mais de 41 milhões de brancos, 15 milhões de negros, meio milhão de amarelos e malaios, bem como para cima de 14 milhões de mestiços, incluindo os pardos designação esta que encontramos no recenseamento brasileiro.

A totalidade dos seus habitantes é de 72 milhões (exactamente — Portugal Metropolitano e Ultramarino: 20 304 606; e Estados Unidos do Brasil: 51 944 397).

Grande comunidade! História maravilhosa! Acção missionária e civilizadora incomparável! Glória imperecível!

* * *

Na Bélgica, em 1954, verificaram-se 11 406 acidentes de viação, o que corresponde a 305 acidentes por dia. Houve 812 mortos, dos quais 413 eram condutores, 137 passageiros e 206 peões.

* * *

A Roma antiga tinha 8 aquedutos que forneciam 12 milhões de metros cúbicos de água, diariamente. O aqueduto de Cláudia média 75 quilómetros de comprimento sobre 30 metros de altura. O de Mártia 66 quilómetros de comprimento, sobre 7 000 arcos com 20 metros de altura.

* * *

A ponte de trajano, sobre o Danúbio, tem 1 431 metros de comprimento. Foi construída no ano de 115.

Possui nobreza — diz o sábio francês, Dominique François Arago — (1786-1853) todo aquele que, seja qual for a sua origem, nutra sentimentos nobres, se saliente por acções nobres e saiba fazer uso nobre de altas qualidades. As faculdades intelectuais não são suficientes para enobrecer: a alma e o coração é que decidem em última instância.

* * *

Efectuou-se recentemente em Ciudadela, (na ilha Minorca) a mais aristocrática cidade do arquipélago das Baleares, a primeira Reunião Internacional de Solteiros (R. I. S.).

Reinou sempre a maior animação. As damas e os cavalheiros de várias nacionalidades ascendiam a mais de 200. Muitas belezas femininas faziam parte.

Houve banquetes e excursões, exibição de trabalhos manuais e apresentação de teses. Foi, verdadeiramente, um Congresso de Celibatários.

Destacamos alguns passos dos discursos mais importantes, pronunciados em quatro línguas,

Um dos congressistas mais eminentes, espanhol, afirmou com toda a solenidade: «Desejamos obter um amigo em cada solteiro. Desejamos unir os solteiros da Terra, de momento. Mais tarde, nos juntaremos aos da Lua...»

Uma «miss» americana, loura, alta elegantíssima, muito inteligente, solteirona de mais de quarenta anos, disse: «Sou solteira por necessidade: Não encontro mais do que homens frívolos. Cheguei à conclusão de que ao homem solteiro lhe falta espírito de sacrifício. Porque é que há-de ser só a mu-

lher, no lar, a afrontar as tarefas humilhantes? A mulher é muito mais inteligente que o homem. Quem enganou primeiro e a quem? Adão a Eva ou Eva a Adão? Quem é que nos casais inspira as ideias generosas, a linha de conduta? Quem educa os filhos?...»

É de justiça salientar que os restantes congressistas respondiam em coro: «A mulher! A mulher!»

A «miss» que, enquanto falava, fazia gestos ameaçadores contra o sexo contrário, acabou dizendo: «Proponho que todos as mulheres solteiras do Mundo civilizado se decidam a unir-se numa greve anti-matrimonial de um ano, como protesto». «Que a mulher exija, durante um ano, as garantias de igualdade que lhe são devidas. Que a mulher exija do homem a assinatura de um contrato especial, que deverá ser apreciado oportunamente, isto é, na próxima Reunião Internacional de Solteiros...»

Quando acabou de falar, a «miss», profundamente emocionada, tinha os olhos marejados de lágrimas.

Tomando a seguir a palavra, um congressista inglês exprimiu-se, convictamente, do seguinte modo: «Nós, os solteiros, constituímos desde este momento um povo feliz e ditoso, que renunciou às indiscutíveis vantagens proporcionadas pela sociedade actual ao cidadão casado. Tão grande é o nosso amor pela sociedade, que consideramos um crime dedicar-nos a fazer a felicidade de uma única pessoa».

No mesmo congresso foi prestada, unânimemente, homenagem ao homem pré-histórico, primeiro solteiro, e exaltado o orgulho de todos descenderem dos trogloditas (habitantes das cavernas).

Ao fim de alguns dias de trabalhos, chegou a altura da aprovação do respectivo Regulamento, com vista a consolidar a Agremiação e a futuros Congressos.

Assim, quem pretender inscrever-se, tem de enviar, além de certa importância (3 duros), a sua ficha biográfica e sentimental, os nomes das damas (ou dos cavalheiros) em cujos corações deixaram as suas ilusões destroçadas.

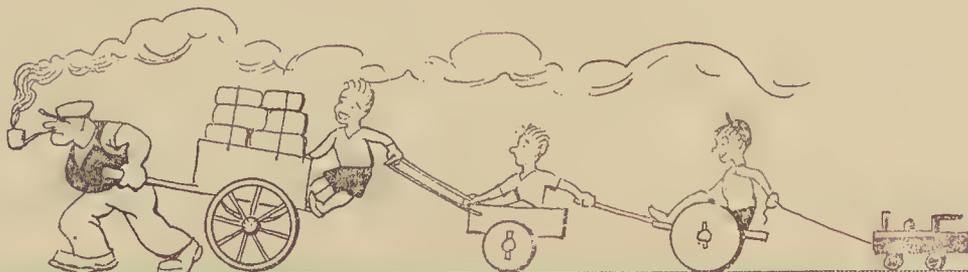
Em seguida, a R. I. S. exigirá, entre outros documentos, um atestado de equilíbrio mental e outro de moralidade, bem como uma fotografia de frente, rindo, e outra, de perfil, chorando. A idade mínima é de 25 anos. Admitem-se também viúvos e viúvas sem filhos. Se o candidato a sócio (ou sócia) é dotado de muita formosura, pagará um imposto de beleza; se é demasiadamente feio, contribuirá com um adicional de fealdade.

Os irmãos gémeos pagarão por um só.

Cada inscrito assumirá o compromisso de defender os consócios; de hostilizar todo o estranho que pretenda namorar algum associado (ou associada); de casar-se o mais tarde possível; e de concorrer para a compra de baixelas pré-históricas, a oferecer aos sócios que incorram no grave delito de rebeldia— a boda.

* * *

Vespasiano, o Imperador que fez erguer o Coliseu de Roma, ordenou que este fosse inaugurado com 100 dias de festas. Durante elas morreram 5 000 animais ferozes e a arena também se tingiu com o sangue de 300 homens.



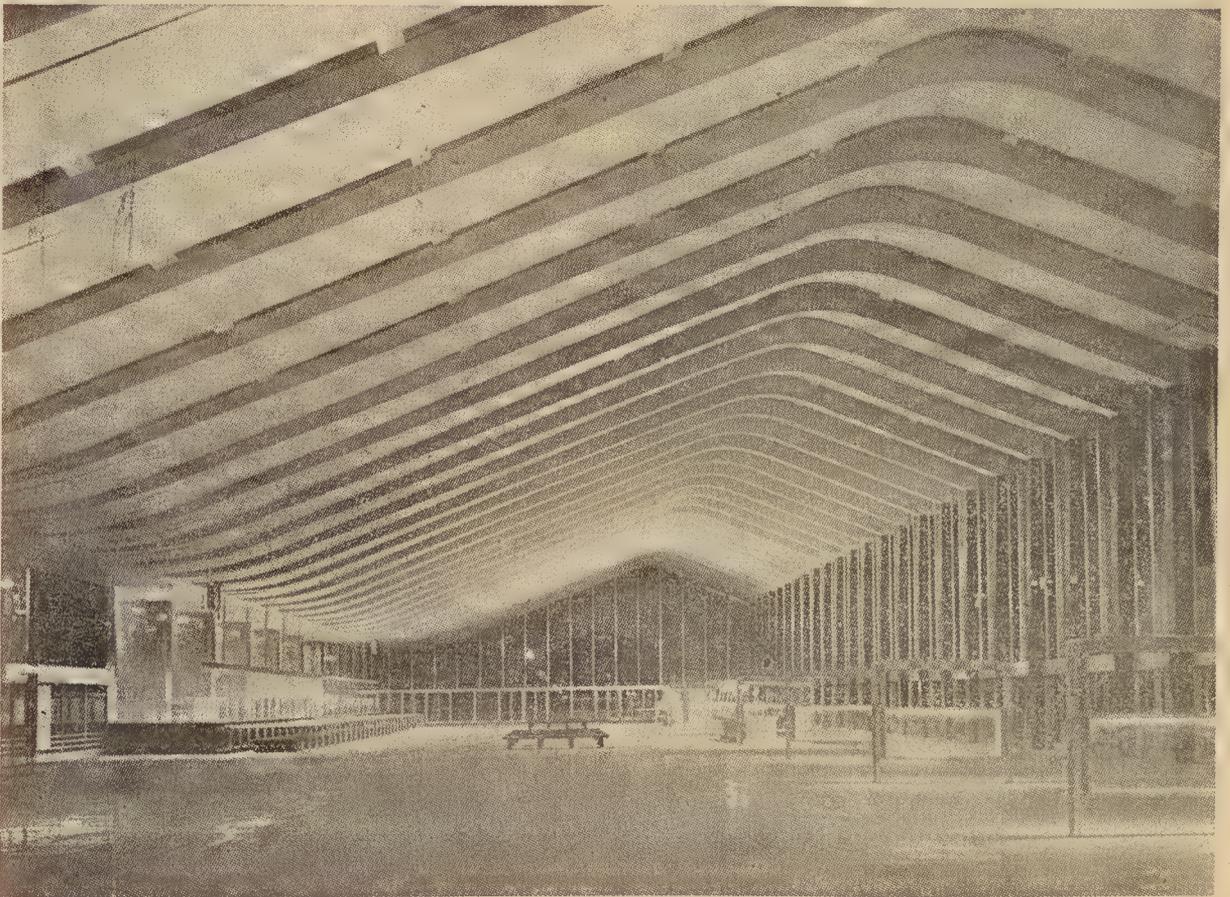
MODERNIZAÇÃO DO CAMINHO DE FERRO

Os caminhos de ferro de todo o mundo têm sido ultimamente beneficiados com múltiplos e variados melhoramentos destinados a proporcionar aos seus utentes um cada vez mais cómodo serviço. Isso deve-se ao regresso às actividades pacíficas das indústrias de construção ferroviária que, durante largos anos, estiveram totalmente absorvidas com as exigências provocadas pela passada guerra mundial.

É óbvio que a amplitude de tais melhoramentos está condicionada aos recursos finan-

ceiros de cada empresa; mas nem por isso, nos caminhos de ferro mais modestos se deixa de verificar áscensão técnica — o que atesta, de modo claro e iniludível, que a ferrovia é, hodiernamente, meio de transporte em franco progresso.

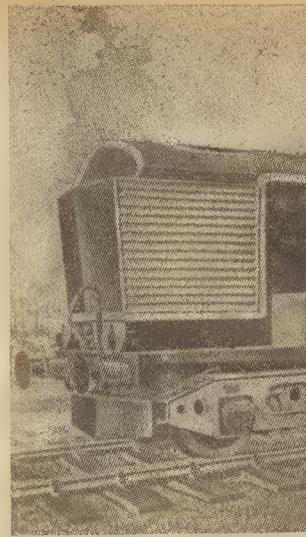
As fotografias que inserimos, escolhidas entre as mais impressionáveis, representam aspectos de alguns desses melhoramentos introduzidos em material circulante e instalações — justamente aqueles que o público directamente mais vê e sente.



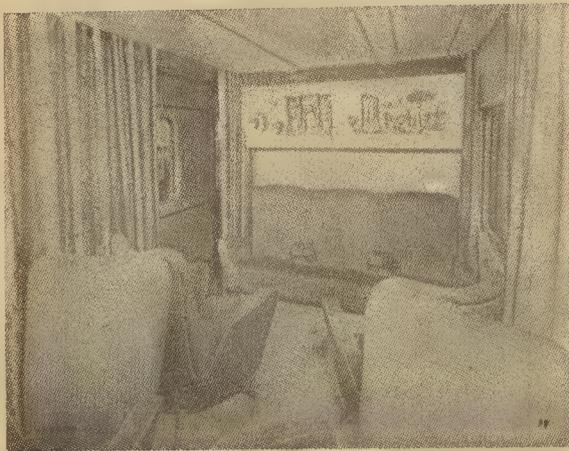
Novo átrio da estação de caminhos de ferro de Roma



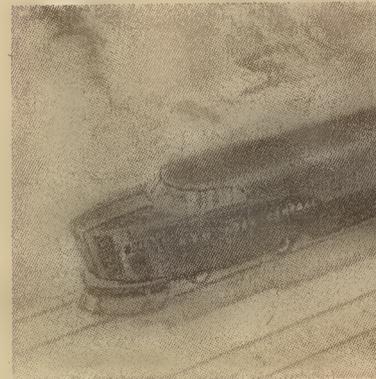
Luxuosa carruagem-restaurante, em serviço nos Caminhos de Ferro de Santa Fé — E. U. A.



Projecto da firma ingles



Compartimento especial de 1.ª classe de carruagem italiana



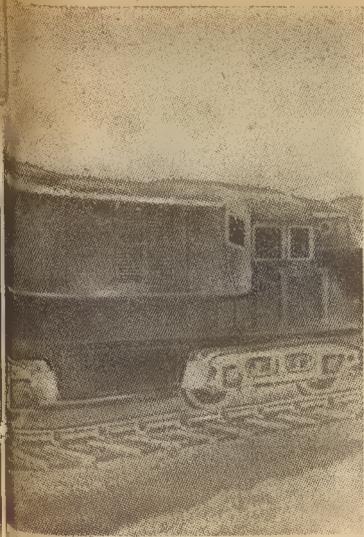
Composição tipo de ferro estadu



Carruagem-salão dos Caminhos de Ferro da Pennsylvania — E. U. A.,



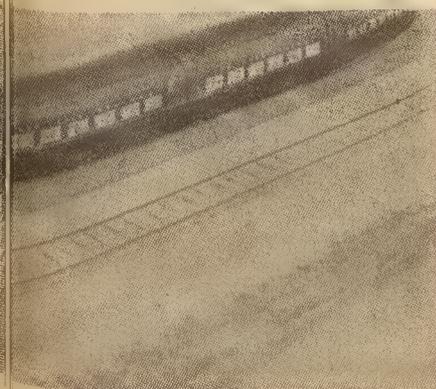
Curioso e ousado projecto da no



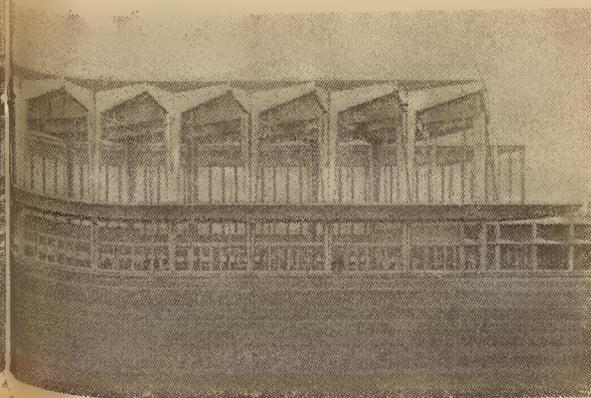
Motriz diesel-eléctrica da
Houston & Comp.



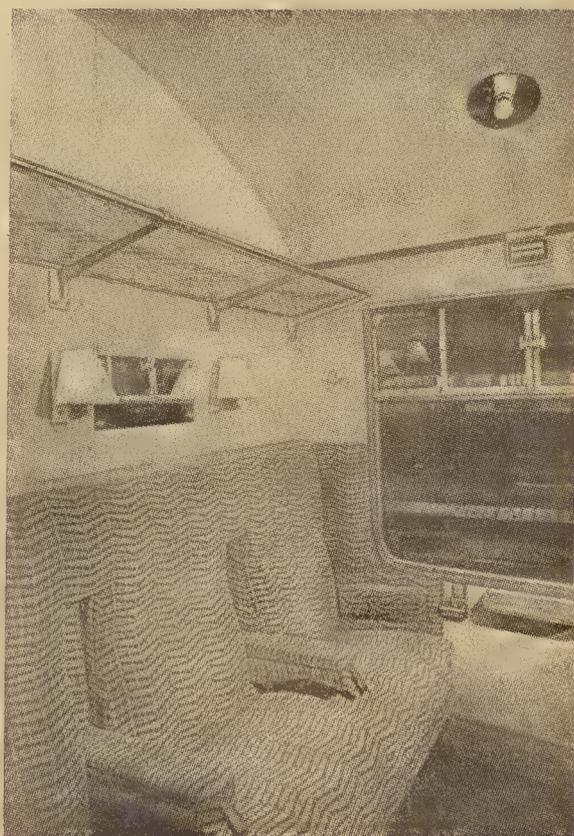
Restaurante da estação americana de Toledo



Em serviço nos caminhos
da «New York Central»

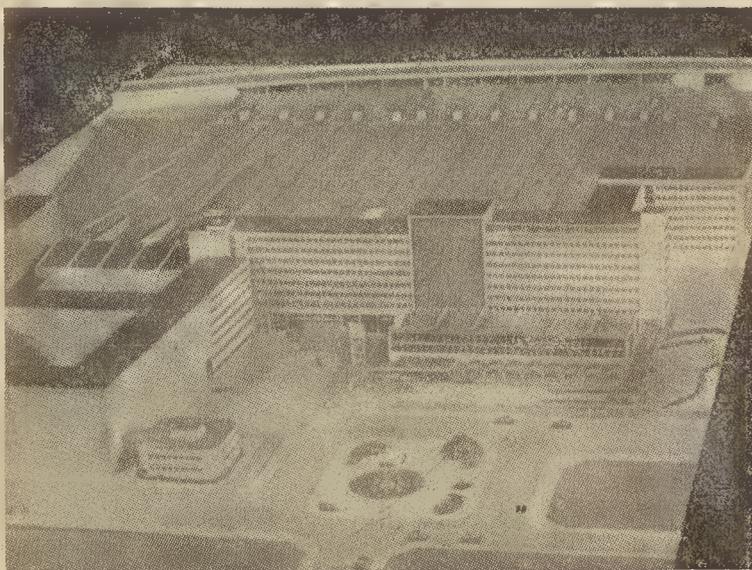


de caminho de ferro de Nápoles - Itália



Compartmento de uma moderna carruagem de
3.ª classe dos Caminhos de Ferro Britânicos

Visão nocturna de uma das muitas plataformas da gare da estação de Londres



«Maquette» da nova estação ferroviária de Oslo-Noruega cuja execução está decorrendo em ritmo acelerado

Carruagem-salão ao serviço dos Caminhos de Ferro Italianos, com janelas e toldado panorâmico



Regulamentação

DISPERSA

I — Divisão Comercial

A — Tráfego

24.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 1. — Passageiros (em vigor desde 12-7-955) — Anula o 23.º Aditamento à Tarifa, restabelece os primitivos percursos da 1.ª e da 2.ª Zonas de tranvia e repõe os preços de transporte que vigoravam naquelas Zonas antes da publicação do 23.º Aditamento.

10.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 4 — Passageiros (em vigor desde 12-7-955) — Anula o 9.º Aditamento à Tarifa, passando novamente a vigorar as tabelas de preços dos bilhetes de assinatura do Capítulo III da estação de Lisboa (Rossio) para todas as estações e apeadeiros até Torres Vedras, até Sintra e até Azambuja, constantes da Tarifa.

1.º Aditamento à Tarifa Internacional para o transporte de Passageiros, Bagagens e Cães entre Portugal e Espanha (em vigor desde 15-7-955) — Introduce alterações na Tarifa e substitui as tabelas de preços correspondentes aos percursos espanhóis.

43.º Aditamento ao Indicador Geral do serviço que prestam as estações, apeadeiros, etc. (em vigor desde 12-7-955) — Altera a Nota n.º 16 do Indicador.

Aviso ao Público B n.º 217 (em vigor desde 12-7-955) — Anuncia o restabelecimento da circulação de comboios entre as estações de Lisboa (Rossio) e Campolide e o serviço que presta a estação de Lisboa (Rossio) e anula o Aviso ao Público B. n.º 209, de 19 de Fevereiro de 1955.

68.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem (em vigor desde 1-8-955) — Transporte de mercadorias entre a estação de Contendas

e os Despachos Centrais de Cativelos, Vila Nova de Tazem e Paços da Serra.

110.º Complemento à Tarifa de Serviços combinados com as empresas de Camionagem (em vigor desde 15-7-955) — Transporte de mercadorias entre a estação de Sousel e os Despachos Centrais de Cano e Casa Branca (do Cano).

231.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem (em vigor desde 16-8-955) — Transporte de mercadorias entre a estação de Castelo Branco e os Despachos Centrais de Malpica do Tejo e Monforte da Beira.

234.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem (em vigor desde 6-8-955) — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Coimbra e os Despachos Centrais de Farropo, Pampilhosa da Serra, Orvalho e Salgueiro do Campo.

236.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem (em vigor desde 1-8-955) — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Pero Negro e o Despacho Central de Mafra, servindo as localidades de Enxara dos Cavaleiros, Enxara do Bispo e Ericeira.

237.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem (em vigor desde 1-8-955) — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Torres Vedras e o Despacho Central de Encarnação.

238.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem (em vigor desde 1-8-955) — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Sintra e o Despacho Central de Mafra.

339.º *Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem* em vigor (desde 1-8-955)—Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Mafra e o Despacho Central de Mafra.

240.º *Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem* (em vigor desde 1-8-955)—Transporte de mercadorias entre a estação de Malveira e o Despacho Central de Mafra, servindo a Ericeira.

243.º *Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem* (em vigor desde 6-8-955)—Transportes entre a estação de Carregal do Sal e os Despachos Centrais de Ervedal da Beira, Seixo da Beira, Vila Franca do Ervedal, Lagares da Beira, Travanca de Lagos e Oliveira do Hospital e o Posto de Despacho de Fiais do Ervedal.

276.º *Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem* (em vigor desde 4-8-955)—Transporte

de passageiros e bagagens entre a estação de Marvão-Beirã, Santo António das Areias, Marvão e Castelo de Vide.

II — Divisão de Exploração

A — Movimento

Ordem do Dia n.º 4596, de 5-7-955, sobre a transição de horário na Zona Centro.

4.º Aditamento à Circular n.º 1101, de 20-7-955, sobre revalidação de alvarás de licença a vagões particulares.

2.º Aditamento à Comunicação Circular n.º 886, de 27-7-955, sobre a Nomenclatura dos modelos da série M.

III — Divisão de Via e Obras

*Instrução de Via n.º 374 de 6-7-955—*Transcreve a carta n.º 7 629-B de 2-7-955 da n/ Direcção Geral, esclarecendo as normas a seguir quanto às regalias de transporte para as mães dos agentes no estado de viuvez que contraíam novas núpcias.



BOM HUMOR...

— *Agora sim, já se pode viajar no túnel do Rossio, sem perigo. Nunca mais esqueço que foi dentro dele que levei a primeira bofetada de minha mulher, ainda nós nos namorávamos.*

Do «Diário de Notícias»

NOVIDADES FERROVIÁRIAS

Pavimento de borracha em passagens de nível

A cidade de Akron (Ohio), nos E. U. A., é, julga-se, a primeira cidade do mundo a possuir pavimentação de borracha, no atravessamento da via férrea, em passagens de nível.

A inovação pertence aos Caminhos de Ferro de Erie.

O revestimento do terreno, entre os carris, é conseguido com placas de borracha de $0,90 \times 1,40$ m. Entre essas placas está uma chapa de aço da mesma superfície para conferir resistência. A espessura total é aproximadamente de 8 cm. As placas assentam sobre calços fixados às chulipas e o conjunto é preso por cavilhas.

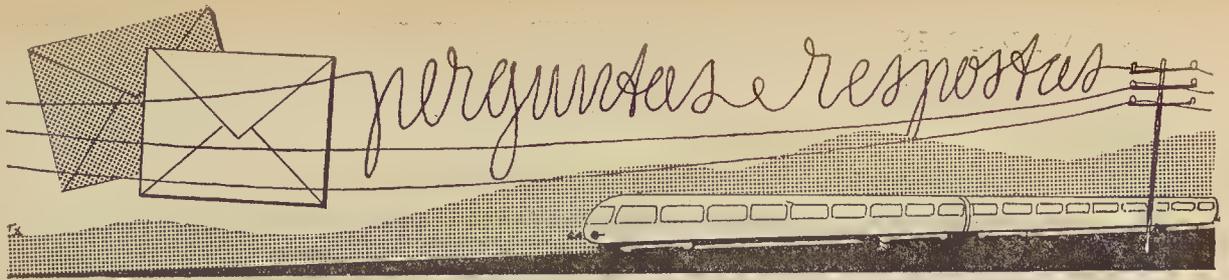
Os técnicos da fábrica Good Year, onde são produzidas as placas de borracha, asseguram que este revestimento será muito apreciado pelos automobilistas — pelo perfeito piso que proporcionou; por outro lado, permitem, ao caminho de ferro, obter economias nas despesas de manutenção com as plataformas das passagens de nível.



Aspecto da passagem de nível com pavimentos de borracha



A colocação das placas que serão fixadas por cavilhas



I — Divisão Comercial

Pergunta n.º 245/Cons. n.º 1701 — Agradeço o favor de ser informado quanto paga um passageiro que viaje na A. 7624 e é portador de bilhete inteiro da Tarifa Geral de 1.ª classe, de Guimarães a Vizela, que pretende continuar viagem em 3.ª classe a Lisboa-R..

Tem ligação directa em Lousado e Campanhã para Lisboa no comboio rápido, e diz só pagar o bilhete sem aumento e os quilómetros de Vizela a Lousado e desta a Campanhã e de Campanhã a Lisboa, por ter avisado o revisor e não poder fazer o percurso entre Campanhã e Porto e volta.

Muito embora esteja regulamentado o seu pagamento, julgo que o passageiro deve ter direito a reclamação, porque se desistir da viagem do comboio de ligação, perde o direito ao reembolso da taxa de velocidade já paga e indicada no F. 17 estabelecido como continuação da viagem.

Discriminação da taxa, segundo o meu critério:

De Vizela a Lousado	23 km.		
De Lousado a Campanhã	26 »		
De Campanhã a Lisboa-L. 343 »			
Total	392 × \$25	=	98\$00 "
Taxa de velocidade			35\$00
Total			133\$00

Resposta — A taxa apresentada está errada. Segue discriminação como corresponde:

Distâncias (em quilómetros)

Vizela-Lousado	23
Lousado-Porto	28
Porto-Campanhã	3
Campanhã-Lisboa-P.	337
Total	391
Preço de transporte: 391 × \$25 =	97\$80
Taxa de velocidade: 7 × 4\$00 =	28\$00
A cobrar	125\$80

Pergunta n.º 246/Cons. n.º 1709 — Agradeço informar-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado: Pequena Velocidade de Tramaçal para Lamasosa.

Uma enfardadeira	2840 kg.	
Uma lança de ferro		} pertences. . . 81 »
Um tabuleiro de madeira		
Um atado de peças		

Distância (33 quilómetros)

Enfardadeira, Tarifa Geral 1.ª classe + 15% e redução 10%.

Preço 30\$10 + 15 × 284	=	98\$31	
Redução de 10%	=	9\$84	88\$47
Pertences 30\$10 × 9	=	2\$71	
Manutenção 18\$00 × 293	=	52\$74	
Registo		3\$00	
Aviso de chegada		1\$00	
Arredondamento		\$08	
Total			148\$00

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

Distância 33 km. — Tarifa Geral — 1.ª classe.

Preço 30\$10 × 2,93	=	88\$20
Manutenção 18\$00 × 2,93	=	52\$74
Registo		3\$00
Aviso de chegada		1\$00
Arredondamento		\$06
Total		145\$00



Pergunta n.º 247/Cons. n.º 1710 — Se a Manutenção Militar requisitar um vagão para palha, segurada na Companhia de Seguros «Europêa», e não requisitar encerados para a cobrir, cuja taxa de transporte é feita ao abrigo da Circular n.º 98 do Serviço de Fiscalização das Receitas, a Companhia é obrigada a fornecer encerados gratuitamente como se o transporte fosse feito ao abrigo da Tarifa Geral?

Resposta — Se como se infere desta consulta, o interessado pretende referir-se ao transporte de palha de trigo prensada ao abrigo da Circular n.º 97 da Divisão Comercial, esclarece-se que, no caso apresentado, o Caminho de Ferro não é obrigado a resguardar a mercadoria, visto esta estar abrangida pela doutrina na nota n.º 9 da Classificação Geral de Mercadorias;

Nestes termos, se forem fornecidos encerados a pedido da Manutenção Militar, é de cobrar a taxa prevista no art. 14.º da Tarifa de Operações Acessórias.

Chama-se, no entanto, a atenção do consulente para as disposições da Instrução n.º 2343, de 2 de Setembro de 1940.



Pergunta n.º 248/Cons. n.º 1711 — Agradeço esclarecer-me se o processo de taxa que apresento está

certo: Pequena Velocidade de Caldas da Rainha para Figueira da Foz.

30 barras de ferro laminado	985 kg.
4 vigas de ferro, com 12 m. cada uma	
carregadas em 2 vagões	1262 »
	2247 »

Distância (111 km.)

Barras de ferro — Aviso ao Público B. 171	
Preço $\$40 \times 111 \times 100$	= 44\$40
Vigas—Dobro da 1. ^a classe da Tarifa Geral	
Preço — $98\$75 \times 2 \times 127$	= 250\$83
Vigas — Manutenção $18\$00 \times 127$	= 22\$86
Registo e Aviso de chegada	4\$00
Arredondamento.	\$01
Total.	322\$10

Resposta — Está errado o processo de taxa apresentado. Segue discriminação como corresponde:
Distância (111 km.)

Aviso ao Público B n.º 171	
Preço $\$40 \times 111 \times 2,25$	= 99\$90
Registo.	3\$00
Aviso de chegada	1\$00
Total	103\$90

II — Divisão da Exploração

Pergunta n.º 219/Cons. n.º 1661 — Em conformidade com a alínea g) § 2.º do art. 22.º do Livro E. 2 e n.º 3 da Circular n.º 696, têm as mercadorias susceptíveis de incêndio carregadas em «vagões abertos» de seguir a meio da composição do comboio na altura do 8.º veículo pelo menos salvo se for menor composição.

Se for um vagão fechado carregado com fardos de folhelho de milho terá de se cumprir com a alínea g) do artigo acima indicado?

Resposta — A alínea g) do § 2.º do art. 22.º do Livro E. 2 e por seguimento, o n.º 3 da Circular n.º 696 da Exploração, referem-se a vagões *abertos* carregados com palha, cortiça, motano, etc.. Portanto em vagões fechados, transportando folhelho de milho, não está sujeito às restrições contidas nas mesmas, devendo contudo usar-se do máximo cuidado no carregamento, não se permitindo que o folhelho sobressaia das frinças das portas.

Pergunta n.º 220/Cons. n.º 1686 — Por ter dúvidas agradeço ser informado qual o dever do agulheiro que mantém guardada a agulha de entrada a qualquer comboio que por sua vez pára lá fora entre o disco avançado e a agulha de entrada permanecendo alguns minutos parados em plena via.

Julgo que o dever do agulheiro é manter-se na agulha até o comboio se pôr novamente em marcha e ultrapassar a agulha não podendo abandonar esta sem que o comboio tenha dado entrada na sua estação.

Faço esta pergunta por motivo de dar-se o caso de o comboio efectuar a paragem estando os sinais devidamente abertos e ignorar o motivo por que parou. Neste caso peço dizer-me se o agulheiro deve abandonar a agulha para saber o motivo por que o comboio parou.

Resposta — Trata-se de uma paragem acidental em plena via, competindo ao condutor do comboio tomar as providências necessárias.

Estando abertos os sinais protectores da estação, o agulheiro mantém-se no seu posto.

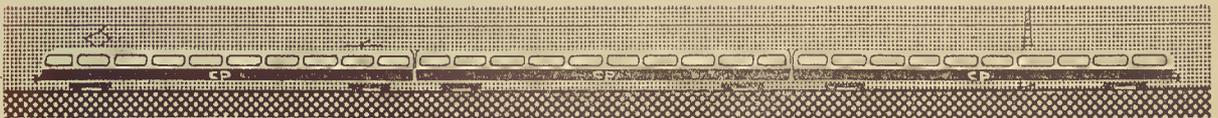
Pergunta n.º 221/Cons. n.º 1690 — Numa estação em que há apenas um agente graduado e um agente braçal, a qual deles pertence fechar o disco, aberto para entrada de qualquer circulação?

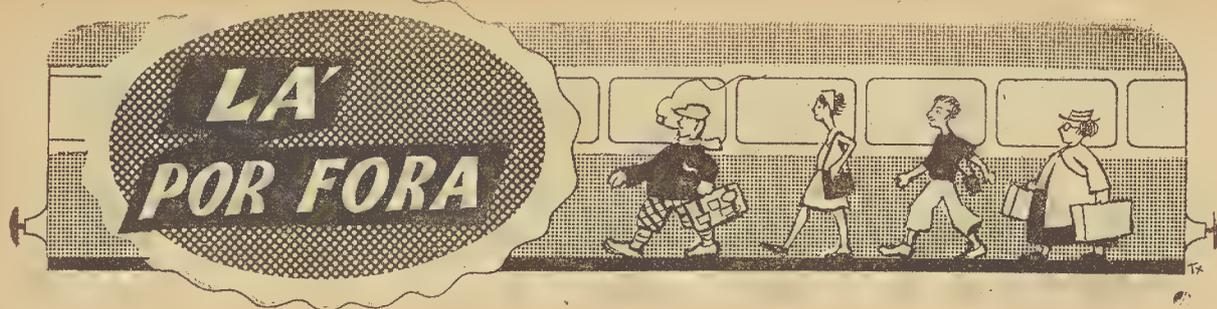
No caso presente, estão montados em postes de ferro, e o guarda-fios do cantão protesta, ao ver qualquer deles aberto, enquanto o agente braçal não chega da agulha, por haver venda de bilhetes ou comunicações telefónicas a executar pelo agente graduado, afirmando o mesmo guarda-fios que é o chefe que tem de fechar os discos.

Resposta — A manobra do disco avançado é da exclusiva responsabilidade do chefe da estação, logo que a locomotiva do comboio o ultrapasse.

O chefe pode delegar esta missão em qualquer outro agente, mas sempre sob sua inteira responsabilidade.

Havendo na estação apenas um agente graduado (chefe) e um braçal, é pois evidente que estando este na agulha de entrada, é exclusivamente ao chefe que compete fechá-lo nas condições acima indicadas.





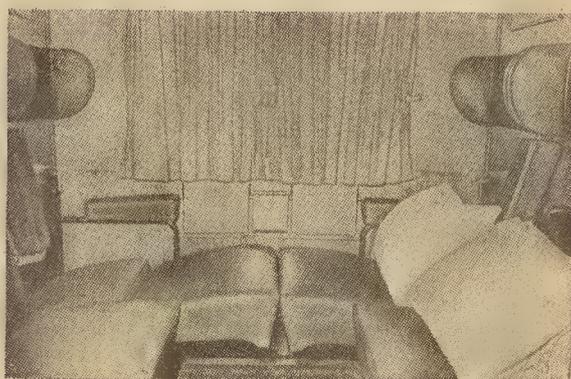
Nova Zelândia

A *North Island Main Trunk Railway* decidiu alterar o traçado da sua principal linha, numa extensão de perto de cento a cinquenta quilómetros, em virtude dos constantes desmoronamentos de barreiras, abatimentos de carris e outros acidentes semelhantes, devido à natureza do terreno em que a linha está construída, constituindo grave perigo para o tráfego.

Em algumas secções do traçado os comboios são forçados a reduzir a sua marcha para 10 quilómetros à hora e, em algumas zonas, a linha está assente em quatro travessas em vez de uma única como é usual.

O terreno sobre que a linha está assente é extraordinariamente móvel e no Inverno é

ração que os pilares aumentam de altura devido ao nível da torrente que passa por debaixo da ponte, aumentar todos os anos no Inverno,



Confortável compartimento de uma moderna carruagem de 3.ª classe utilizada nos serviços nocturnos da rede alemã



Estação de Limoges — Vista Geral da Fachada Norte

vulgar os serviços terem que ser suspensos durante muitos dias.

Rodésia

Foi decidido elevar novamente a ponte Kafue. É a terceira vez desde a sua inaugu-

pondo em risco a sua estrutura. A ponte foi aberta ao serviço ferroviário em 1906; em 1907, reconheceu-se que a sua travessia de Inverno constituía grave perigo e por isso foi levantada cinco metros; em 1948 tornou a ser erguida mais seis metros e a cheia record de 1952, que impediu o movimento durante semanas, sugeriu a necessidade de a elevar ainda mais com uma despesa de cem mil libras.

Canadá

A descoberta de uma importante mina de zinco nos territórios do Noroeste, decidiu a companhia *Canadian Pacific Railways* a iniciar imediatamente os trabalhos para a construção de uma extensa linha de caminhos de ferro com via dupla para esses territórios. O custo da obra está orçado em cinquenta milhões de dollars.

Israel

Os caminhos de ferro de Israel vão modificar a bitola das suas linhas para a largura internacional e esperam que em 1956 esses trabalhos estejam construídos até Jerusalém.

Os serviços têm sido aperfeiçoados com melhor material de transporte e de tracção. Todos os comboios entre Haifa e Tel Aviv, Lida e Jerusalém são somente rebocados a locomotivas diesel eléctricas. Isto constitui uma importante economia nos serviços, porque em Israel não há minas de carvão e o porto de Haifa é, no Médio Oriente, uma importante base petrolífera.

Estados Unidos da América

A companhia *Southern Pacific Railway* decidiu construir um pipe-line (cano para condução de petróleo) com uma extensão de mil duzentos e oitenta quilómetros, entre os Estados da Califórnia, Texas e Arizona. O custo da obra está calculado em quarenta milhões de dólares e o *pipe-line* será construído ao lado das vias férreas, de maneira a fornecer o combustível necessário aos serviços. O petróleo é fornecido pelas refinarias

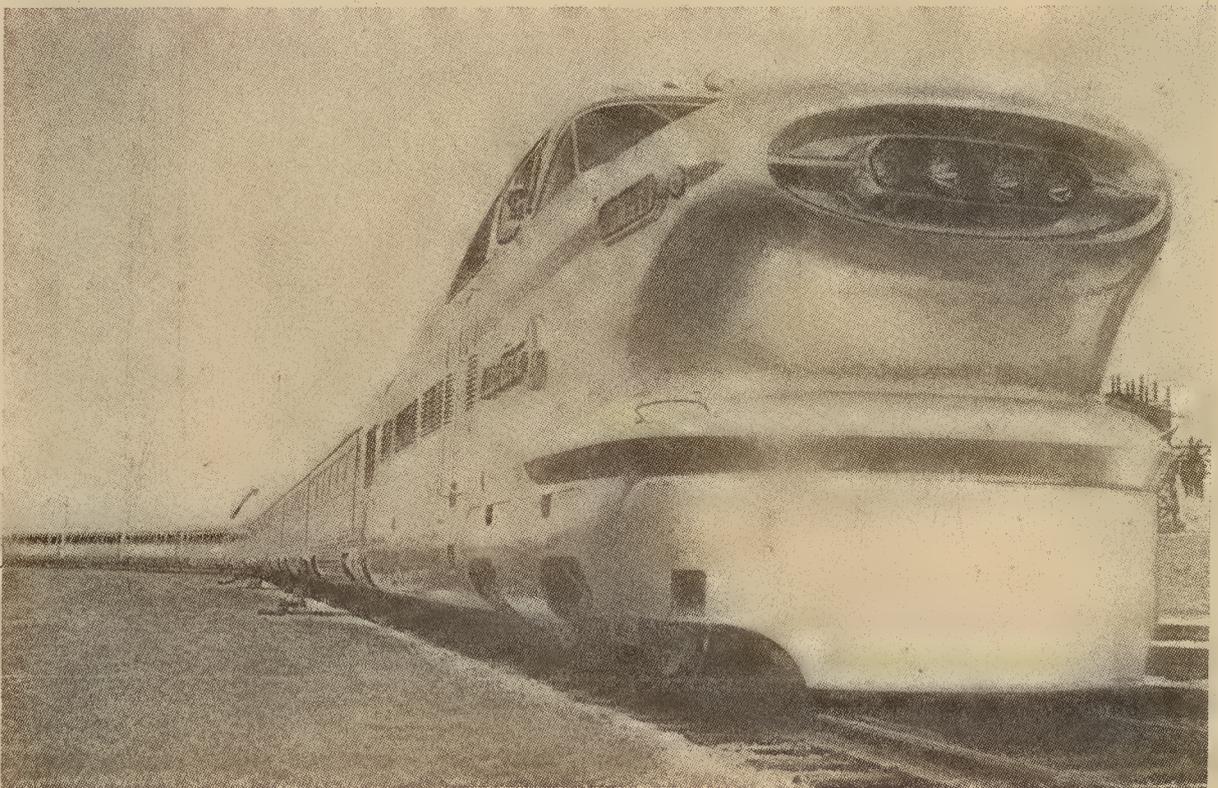
de Los Angeles, na Califórnia, e El Passo, em Texas, para as áreas de Fenix e Tucson, em Arizona.

O diâmetro médio do tubo é de um metro e cinquenta centímetros e poderá fornecer diariamente 10.000 a 20.000 barris, com a possibilidade de aumentar em 50% esta quantidade.

França

Todas as lâmpadas portáteis de acetilene em uso nos caminhos de ferro para serviço nas estações, em locomotivas, oficinas, depósitos de máquinas, etc., estão gradualmente sendo substituídas por lâmpadas eléctricas.

As primeiras lâmpadas eram de pilhas secas mas reconheceu-se que além de serem dispendiosas, a sua duração era limitada. Por este motivo a S. N. C. F. está procedendo a experiências para que de futuro as lâmpadas sejam dotadas de um acumulador. Um reflector parabólico aumenta a intensidade luminosa da lâmpada de 3,75 volts e 1,2 amperes, e a corrente é fornecida por uma bateria de três elementos cadmium-níquel de 10 amperes-horas, ligadas em série, com as placas isoladas com uma separação de nylon.



O «AEROTRAIN» — a mais recente composição em serviço nos caminhos de ferro americanos

P E S S O A L

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



Manuel Dias da Silva — Factor de 2.ª classe da estação de Santo Tirso, n.º 19 058 (N.P.), encontrou sobre a sua mesa de trabalho, no dia 18 de Fevereiro findo, um envelope com a importância de 462\$50, que prontamente entregou ao seu chefe.

João José Martins — Porteiro da estação de Lisboa-R., n.º 12 700, encontrou no dia 22 de Novembro do ano findo, no pavimento superior, um porta-moedas com a importância de 344\$600, que prontamente entregou ao seu chefe.



António de Pinho Loureiro — Revisor de 3.ª classe da Delegação de Revisão de Bilhetes de Lisboa, n.º 3680, encontrou numa carruagem do c.º 20, do dia 29 de Abril findo, um anel de valor aproximado a 1.800\$00, que prontamente entregou ao chefe da estação de Lisboa-P.

Diamantino Madeira Carregador da estação de Pampilhosa, n.º 17 927, encontrou, no dia 22 de Abril findo, um porta-moedas com a importância de 205\$00, que prontamente entregou ao seu chefe.



Francisco António Nascimento — Empregado de 3.ª classe do Serviço de Estatística e Estudos, n.º 1833, encontrou numa carruagem do c.º 9942, do dia 23 de Junho findo, um porta-moedas com a importância de 107\$80, 7 selos fiscais no valor de 210\$, fotografias e outros artigos de somenos importância, que prontamente entregou ao chefe da estação do Barreiro.

Mário Morais Lopes Cardoso — Revisor de 2.ª classe da Delegação de Trens e Revisão de Bilhetes de Entroncamento, n.º 12 991, encontrou na aut.ª 420 do dia 13 de Junho findo, uma carteira de senhora com a importância de 55C\$00, que prontamente entregou ao chefe da referida estação.



Joaquim Rodrigues Gonçalves — Guarda-freio de 2.ª classe da Delegação de Trens e Revisão de Bilhetes de Sernada, n.º 18818 (VV) encontrou na aut.ª 729 do dia 22 de Maio findo, uma carteira de senhora contendo 255\$10, que prontamente entregou ao chefe daquela estação.

João Apolónio Prata — Empregado de 3.ª classe do Serviço de Estatística e Estudos, n.º 1552, encontrou no dia 5 de Maio findo, nos lavabos, uma carteira com a importância de 15'0\$00, que prontamente entregou ao seu chefe.



Manuel Martins — Agulheiro de 2.ª classe da estação do Entroncamento, n.º 17 066, encontrou, no dia 26 de Abril findo, entre as linhas, um relógio de marca «Tissot», que prontamente entregou ao seu chefe.

Jorge Mário Helder Sá Chaves — Chefe de Secção do S.º Conservação (Lisboa R.). Louvado pela Direcção-Geral pelos Serviços prestados por ocasião do descarrilamento do comboio rápido do Algarve, de 13 de Setembro de 1954.



AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



José Monteiro Alves Fresco Júnior — Fiel de cais de 1.^a classe de Coimbra. Admitido como guarda de estação em 21 de Abril de 1915, passou a conferente em 1 de Junho de 1918 e foi promovido a fiel de cais de 2.^a classe em 1 de Julho de 1926. Em 1 de Janeiro de 1945 foi promovido a fiel de cais de 1.^a classe.

Mateus Lopes — Operário de 1.^a classe (caldeireiro) das Oficinas Gerais de Lisboa-P. Admitido ao serviço da Companhia, como ajudante de caldeireiro, em 7 de Abril de 1915; depois de transitar por diferentes categorias, foi promovido a caldeireiro de 1.^a classe em 5 de Julho de 1943.



Arnaldo Peizoto — Assentador do distrito 430 (Pinhão). Admitido como guarda de P. N. em 2 de Outubro de 1914 (M. D.). Promovido a assentador em 21 de Abril de 1928. Ausente do Serviço desde 2 de Dezembro de 1942 a 31 de Agosto de 1943.

Abílio Martins — Chefe de lanço de 1.^a classe do 2.^o lanço da 2.^a Secção (Setil). Admitido como assentador em 21 de Agosto de 1915. Promovido a sub-chefe do distrito em 21 de Janeiro de 1922, a chefe de distrito em 21 de Agosto de 1926; a chefe de lanço de 2.^a classe em 1 de Julho 1942 e a chefe de lanço de 1.^a cl. em 1 de Janeiro de 1952.



José Agostinho — Chefe de lanço de 2.^a classe da 3.^a Secção. (Lamarosa). — Admitido como assentador em 21 de Agosto de 1915. Promovido a Subchefe de distrito em 21 de Novembro de 1923; a chefe de distrito em 1 de Abril de 1927 e a chefe de lanço de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1941.

Joaquim Campos da Silva — Empregado principal dos Serviços Gerais. Admitido como praticante em 1 de Julho de 1915, foi nomeado aspirante em 1 de Maio de 1916 e promovido a factor de 3.^a classe em 1 de Abril de 1917. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a empregado de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1940 e, a empregado principal, em 1 de Janeiro de 1944.



António de Jesus Sequeira — Fiel de cais de 1.^a cl. de Lisboa-P. Admitido como carregador em 21 de Julho de 1915, foi promovido a conferente em 1 de Março de 1920, a fiel de cais de 2.^a classe, em 1 de Julho de 1926 e a fiel de cais de 1.^a classe, em 1 de Janeiro de 1945.

António da Silva Cardoso — Fiel de cais de 1.^a classe de Lisboa P. Admitido como carregador em 21 de Julho de 1915, foi promovido a conferente em 21 de Novembro de 1919, a fiel de cais de 2.^a classe, em 1 de Julho de 1925 e a fiel de cais de 1.^a classe, em 1 de Janeiro de 1944.



Joaquim José Alves — Agulheiro de 3.^a classe de S. Pedro da Torre. Admitido como carregador eventual em 26 de Julho de 1915, foi nomeado carregador em 16 de Abril de 1919 e promovido a agulheiro de 3.^a classe em 21 de Julho de 1929.

Joaquim Neves — Agulheiro de 3.^a classe de Cela Admitido como carregador em 21 de Julho de 1915, foi promovido a agulheiro de 3.^a classe em 21 de Outubro de 1921.



Carlos Jorge — Guarda de estação de Santarém. Admitido como carregador em 21 de Julho de 1915, passou a guarda de estação em 1 de Julho de 1917.

Adriano Lopes — Guarda de estação de Coimbra. Admitido como carregador em 21 de Julho de 1915, passou a guarda de estação em 21 de Outubro de 1925.



REFORMAS

Expiação — *José Casimiro* — Chefe principal de Santa Comha Dão.
Raúl Afonso Florêncio — Factor de 1.^a classe de Lisboa P.
Sebastião Dias Madeira — Fiscal do pessoal de trens de Entroncamento.
João Marques Chaparro — Conductor de 2. classe de Entroncamento.
António da Conceição Subtil — Capataz de manobras de 1.^a classe de Lisboa-P.
Joaquim Inocêncio Cabrita — Capataz de manobras de 1.^a classe de Barreiro.
Agostinho Rodrigues Cadete — Agulheiro de 3.^a classe de Pegões.
Carlos Rodrigues Paredes — Agulheiro de 3.^a classe de Alfarelos.
Álvoro dos Santos — Guarda de P. N. de General Torres.
Sebastião das Neves — Carregador da Mealhada.
Diamantino dos Santos — Carregador de Vale de Figueira.
José Frederico dos Santos Aguiar — Chefe de repartição dos Serviços Gerais.

Divisão Comercial — *Eugénia Maria Morais Sarmento Ferreri Gusmão* — Escriturária de 1.^a classe do Serviço de Fiscalização das Receitas.

Natália da Cunha Valente — Escriturária de 2.^a classe de Lisboa-P.

Marciano Cruz — Fiscal de revisores de Lisboa.

Augusto Martins Diogo — Revisor de bilhetes de 1.^a classe de Lisboa.

Material de Tracção — *Joaquim Paulino* — Operário de 3.^a classe, (forjador) das Of. Gerais de Lisboa.

Manuel Pedro — Op.^o de 1.^a classe (soldador) das Of. Gerais de Lisboa.

Caetano Duarte dos Santos — Op.^o de 1.^a classe (carpint.^o) das Of. Gerais do Barreiro.

Manuel Bernardo Santos — Op. de 1.^a classe (serralh.^o) do Dep.^o de Gaia.

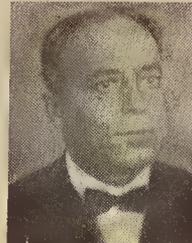
José da Silva — Op.^o de 3.^a classe (serralh.^o) do Dep.^o da Boa Vista.



José Custódio, operário de 2.^a classe, (serralheiro), das oficinas da Figueira da Foz.



Alfredo Ferreira, chefe de maquinistas do Depósito de Campolide.



Júlio Augusto Teixeira, empregado principal, do Depósito de Campanhã.



João Augusto Gomes, chefe de brigada, das Oficinas do Entroncamento.



Manuel dos Santos, maquinista de 2.^a classe, do Depósito de Campolide.



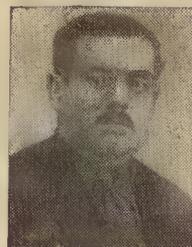
Manuel Rosa, contramestre de 1.^a classe, das oficinas do Entroncamento.



José Pereira, marinheiro de 2.^a classe, da Via Fluvial.



João Martins Pereira, chefe de secção, do Depósito da Figueira da Foz.



António Marques Neto, chefe de maquinistas, do Depósito do Barreiro.



Alfredo de Sousa, contramestre principal, das oficinas do Entroncamento.



Alexandre Gomes, empregado de 1.^a classe, do Depósito do Barreiro.



Joaquim Teixeira, Inspector Principal de Tracção.

FALECIMENTOS



José António de Oliveira — admitido como caldeireiro de 3.^a classe, em 14 de Novembro de 1921, foi promovido a caldeireiro de 1.^a classe, em 1 de Janeiro de 1943.

Antonio Rodrigues Faria, — limpador, admitido ao serviço da Companhia em 10-12-1946.



Francisco da Silva Pardilhó — Operário de 5.^a classe do Serviço de Obras Metálicas (Oficina de Ovar). Admitido como operário de 5.^a classe em 1 de Novembro de 1944. Promovido à sua actual classe em 1 de Novembro de 1948.

José Gonçalves da Silva — Chefe do distrito 13/N. P. (Póvoa do Varzim). Admitido como assentador (N. P.) em 15 de Abril de 1922. Promovido à sua actual categoria em 21 de Dezembro de 1942.



Manuel João — Agulheiro de 2.^a classe de Évora. Admitido como carregador eventual em 1 de Maio de 1924, foi nomeado carregador em 20 de Novembro de 1926. Foi promovido a agulheiro de 3.^a classe, em 21 de Maio de 1929 e a agulheiro de 2.^a classe, em 1 de Fevereiro de 1944.

Joaquim Monteiro da Assunção — Carregador de Vila Franca. Admitido como carregador suplementar em 23 de Maio de 1945, foi nomeado carregador em 1 de Janeiro de 1952.



Ernesto Alves Duarte — Admitido ao serviço da Companhia, como aprendiz, em 26 de Janeiro de 1942, foi nomeado operário ajudante (serralheiro) em 26 de Junho de 1946.

João Tavares Ferreira — Admitido ao serviço da Companhia, como servente, em 2 de Março de 1927. Foi nomeado serralheiro de 6.^a classe em 1 de Abril de 1930, e depois de transitar por diferentes categorias, foi classificado operário de 3.^a classe, (serralheiro) em 1 de Dezembro de 1945.



MATERIAL FERROVIÁRIO

Material circulante — Instalações de derivação
Cabrestantes para manobra de material rolante
Planos inclinados (elevadores)
Placas giratórias — Transbordadores
Locomotivas
Aparelhos para mudar eixos e «bogies» de locomotivas
Parafusos, «crapauds» e tirafundos

WIESE & C.^A, L.^{DA}

Agentes de Navegação Marítima e Aérea

Rua do Alecrim, 12-A LISBOA

Telefone: 3 4331

PRIMAX — Símbolo de resistência e distinção.

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

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

PRIMAX — PRIMAX — PRIMAX
Satisfaz o mais exigente

PRIMAX

Fábrica de Calçado PRIMAX

DE A. Oliveira Gomes

ARRIFANA V.V.

Cláudio Sousa Rebordão

& F.^{OS} L.^{DA}

FÁBRICAS DE LANIFÍCIOS



Casa Fundada em 1913

Telefone N.º 8



TORTOSENDO
PORTUGAL

Américo Sousa,

Irmão & C.^a

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS



TORTOSENDO
(PORTUGAL)



Apartado : 15

Telefone : 15

Telegramas : ASIC

João Pontífice

& Filhos, L.^{da}

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS



Telefone: Tortozendo P. P. C. 39

TORTOSENDO

António

Victória

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS



TELEFONE 43

TORTOSENDO

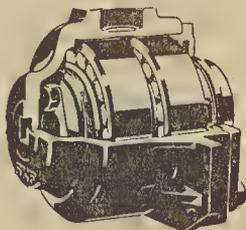
Mais de **865.000**

CAIXAS SKF COM ROLAMENTOS DE ROLOS

foram fornecidas desde 1919 a todas partes do mundo, sendo cerca de 300.000 dessas caixas para vagões de mercadorias.

Caixas **SKF** com rolamentos de rolos oferecem:

- Segurança - nenhuma gripagem
- Mais quilometragem entre revisões
- Economia de lubrificante
- Mais vagões por cada composição



SKF

SOCIEDADE **SKF** LIMITADA

LISBOA

PORTO

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

Sumário

Nos Caminhos de Ferro Franceses

Notícia acerca de um aparelho para desenhar o perfil dos aros dos rodados («Perfilógrafo» Sistema C. P.), pelo Eng.º Francisco Rodrigues Antunes

Electrificação dos nossos Caminhos de Ferro
IV Conferência Comercial Ferroviária Espanha-Portugal

Noticiário diverso

Melhoria de serviços ferroviários — Novas automotoras para a linha do Tua

Dos Jornais

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

Modernização do Caminho de Ferro

Regulamentação dispersa

Bom humor...

Novidades ferroviárias: Pavimento de borracha em passagens de nível

Perguntas e respostas

Lá por fora

Pessoal



NA CAPA: Cruzamento de dois «Foguetes» na Linha Norte — (Cliché Ferreira da Cunha)



Senhores funcionários da C. P.
e da Sociedade Estoril

Sempre que estejam interessados em adquirir

OCULOS OU LENTES

devem preferir a nossa casa porque:

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

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

Calçado



"Heroico"

Se quer calçar bem, exija calçado **HERÓICO**

- melhor em fabrico.
- melhor em comodidade.
- mais resistente.

Fabricante:

MANUEL ALVES RIBEIRO

FIÃES — Telefone 38

A MODELAR

ARMANDO PINHO

CALÇADO DE LUXO

Telefone 20 — S. JOÃO DA MADEIRA



Foi, é e será, sempre, o calçado preferido pelos digníssimos funcionários dos Caminhos de Ferro

FÁBRICA DE CALÇADO **TIP-TOP**

Armando da Costa Almeida & C.^a

SRS. FERROVIÁRIOS — Calcem os vossos filhos com calçado **Tip-Top**, cómodo, elegante e que não tortura as crianças — Peça sempre em qualquer armazém de Viveres da Companhia calçado **Tip-Top**

MOINHOS — CUCUJÃES

Tel. 210 (Rede S. João da Madeira)

Colecção do «Boletim da C. P.»

Vende-se uma colecção do «Boletim da C. P.», desde os anos de 1938 a 1952, com encadernação anual dos exemplares referentes aos anos de 1938 a 1949.

Tratar com a Administração do «Boletim da C. P.» — Santa Apolónia — Lisboa.