CENTENÁRIO DOS CAMINHOS DE FERRO

BOLETIM DA C.P.

1956 NOVEMBRO 329

BOLETIM DA C.P.
N.º 329 NOVEMBRO — 1956 ANO 28.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 ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES

PROPRIEDADE da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

DIRECTOR Eng.º Roberto de Espregueira Mendes

EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

ADMINISTRAÇÃO Largo dos Caminhos de Ferro — Estação de Santa Apolónia

Composto e Impresso na Tipografia da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», R. da Horta Seca, 7 — Telef. 2 0158 — LISBOA

Um CENTENÁRIO

A apresentação pública de Exposições assinalou as comemorações festivas do Centenário dos Caminhos de Ferro

As festivas comemorações com que a C. P. quis assinalar, ante o País, um século de valiosos e ininterruptos serviços públicos prestados à Nação, iniciaram-se, como estava anunciado, no passado Domingo dia 28 de Outubro, com a abertura simultânea de quatro maravilhosas Exposições, em Lisboa, que muito extraordinàriamente interessaram e encantaram o numerosíssimo público que, a todo o momento, a elas afluiu.

Todas estas exposições foram inauguradas solenemente pelo Ministro das Comunicações, Senhor General Gomes de Araújo e com a presença de muitos funcionários superiores da C. P. e numeroso público.

A Exposição «Cem anos de Caminhos de Ferro em Arte e Recordações»

A Exposição realizada na Sociedade Nacional de Belas Artes com o título de «Cem anos de Caminhos de Ferro em Arte e Recordações» constituiu, além do interesse ferroviário que a data do Centenário lhe imprimiu, um verdadeiro acontecimento artístico.

Às três horas prefixas, o Sr. General Gomes de Araújo chegou ao Palácio da rua Barata Salgueiro, a cuja entrada uma formatura dos Bombeiros Voluntários do Sul e Sueste e do Ateneu Ferroviário, prestou as devidas honras, tendo sido cumprimentado e recebido pelos membros do Conselho de Administração da Companhia, Srs. Prof. Doutor Mário de Figueiredo, eng.os Manuel Pinto Osório e Mário Costa, general Frederico Vilar, conde de Penha Garcia, Dr. Malheiro Reimão, eng.º Nogueira Soares, e ainda os Srs. eng.os Pedro de Brion e Campos Henriques, Subdirectores e Branco Cabral, Secretário-Geral.

Estavam também presentes os Srs. Profs. Caeiro da Mata, Reinaldo dos Santos e Rui Ulrich, general Valente de Carvalho, eng.º Miranda Coutinho, Director-Geral dos Transportes Terrestres; eng.º Rodrigues de Carvalho, Inspector-superior das Obras Públicas; Dr. Alexandre Pinto Basto, Presidente do

O plano das comemorações do Centenário foi apresentado à Imprensa pelo Presidente do Conselho de Administração, sr. Prof. Doutor Mário de Figueiredo

Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro de Benguela, eng.º Lima Rego, Marquês de Fontes, Dr. Tavares de Almeida, etc. e ainda todos os funcionários superiores da Companhia.

Após os cumprimentos, o Sr. General Gomes de Araújo visitou interessada e demoradamente a notável Exposição. Logo à entrada do salão, via-se uma locomotiva, admiràvelmente construída, sem falta de um só pormenor, pelos alunos da Escola de Aprendizes do Barreiro.

O vasto salão da Sociedade de Belas Artes oferecia um aspecto imponente, tendo causado surpresa a todos os visitantes o número e a qualidade das obras de arte ali patentes.

Com muito interesse e satisfação o sr. Ministro das Comunicações examinou os quadros e as esculturas, medalhas, gravuras, revistas, bem como apreciou os documentos de alto valor histórico, entre os quais, por exemplo, as cartas de D. Pedro V ao Ministério das Obras Públicas, e as cartas do Duque de Saldanha.

O público apreciador de pintura a óleo desconhecia algumas das obras primas, que esta exposição veio revelar e que fazem parte de colecções particulares.

Entre os grandes mestres da pintura portuguesa viam-se Columbano, com três retratos: do Conselheiro José Adolfo de Melo e Sousa, do Conselheiro Ernesto Diesel Schröter e de João Chagas; José Malhoa, com um retrato do Dr. Vicente Monteiro; Carlos Reis, com um retrato de Tomé José de Barros Queirós; Sousa Pinto, com um retrato do Conselheiro João de Andrade Corvo.

Da Colecção do Museu Nacional de Arte Antiga foi para a Exposição um lindo retrato da Rainha D. Maria II, pintado por um artista da Escola de Lawrence; de Luciano Freire estava presente um retrato do Conselheiro António de Serpa Pimentel.

A secção de pintura a óleo, inspirada em motivos ferroviários, provocou também o interesse dos visitantes,

Dos artistas falecidos, viam-se quadros de Silva Porto, Veloso Salgado, Joaquim Lopes e Marques de Oliveira; dos vivos, entre alguns da nova geração, estavam patentes obras assinadas por Dordio Gomes, Jaime Isidoro, Augusto Bértolo, Jaime Murteira e Silva Lino, a cujo quadro «O Vale dos comboios» foi atribuído o primeiro prémio; Abel Moura, autor do quadro «Duas pontes do Porto», galardoado com o segundo prémio e Jaime Murteira, a quem foi dado o terceiro prémio pelo seu quadro «Em manobras-Santa Apolónia», em concurso recentemente promovido.

Apenas cinco trabalhos de escultura esta-

vam expostos: «Busto do Doutor Oliveira Salazar (da Colecção do Museu Provincial José Malhoa), por Francisco Franco, «busto de Fontes Pereira de Melo», (pertencente à Associação Comercial do Porto) por Soares dos Reis; «busto de Fontes Pereira de Melo» (da colecção do Museu Provincial José Malhoa), por Simões de Almeida; «Cumprindo um dever» — estatueta por Branca Alarção e um capitel do claustro manuelino do convento da Madre de Deus.

A secção de aguarelas, gravuras e desenhos, caricaturas e fotografias era igualmente rica de interesse, nela se admirando produções assinadas por nomes prestigiosos, como, entre outros, os dos artistas Alberto Sousa, Domingos Rebelo, Joaquim Ferreira, Jaime Isidoro, Alfredo de Morais, João Marques, Stuart de Carvalhais, Francisco Valença, vendo-se ainda trabalhos de interesse histórico, da autoria de J. Harris, John Dorrim, Honoré Daumier, A. Gibert, uns da colecção do Sr. eng.º António Branco Cabral, outros da Colecção da C. P.

As medalhas expostas, todas elas valiosas, quer sob o ponto de vista artístico, quer sob o ponto de vista documentário e histórico, umas são da colecção do Sr. Eng.º Roberto Espregueira Mendes, uma da colecção do Sr. Manuel Bruges de Oliveira, uma da colecção dos Marqueses Sá da Bandeira, outra da colecção do Sr. Conde de Penha Garcia.

Entre as curiosidades, além da «Locomotiva», a que já nos referimos, viam-se um Modelo da primeira locomotiva que circulou em Portugal; uma colecção de cinzeiros da Vista Alegre; um cinzeiro do Salão Real, e mobília francesa do Salão Real.

Numa vitrina, expunham-se as publicações do Centenário editadas pela C. P. e pela Companhia Internacional dos Wagons-Lits em Portugal.

Em complemento desta magnífica exposição de Arte e Recordações, realizou-se, na sala do primeiro andar da Sociedade Nacional de Belas Artes, uma interessantíssima Exposição temática de selos, organizada sob o patrocínio da Federação Portuguesa de Filatelia e do Clube Filatélico de Portugal, que foi também inaugurada pelo Sr. Ministro das Comunicações. Escusado será acrescentar que os filatistas apreciaram interessadamente

Durante a inauguração da Exposição «Cem anos de Caminhos de Ferro em Arte e Recordações»

as valiosas colecções de selos das mais variadas procedências.

Os C. T. T. associaram-se também às comemorações centenárias com emissão especial de selos.

A Exposição Fotográfica Ferroviária

Terminada a visita à Sociedade Nacional de Belas Artes, o Sr. General Gomes de Araújo dirigiu-se à estação do Rossio, onde, na entrada superior da ante-gare, estavam patentes, em modernos painéis, as fotografias que se apresentaram ao concurso promovido pelo *Boletim da C. P.*

tica ferroviária, e a organização da exposição, que era constituída por 145 trabalhos, de entre cerca de 500 enviados ao concurso.

Em grande parte destas fotografias a paisagem portuguesa entra como pormenor valioso, daí se concluindo que o caminho de ferro, atravessando as mais lindas regiões da nossa terra, se apresenta como um dos principais elementos do turismo nacional.

Para o concurso de Fotografias foram estabelecidos seis prémios e 30 menções honrosas. Os prémios couberam, como noticiámos, aos Srs. Victor Manuel Chagas dos

O Ministro das Comunicações visitando a Exposição Fotografica ferroviária

À chegada do Sr. Ministro das Comunicações, a notável Banda do Ateneu Ferroviário, considerada, sem favor, uma das melhores bandas civis do País, tocou pela primeira vez em público o «Hino Ferroviário», que foi escutado respeitosamente por toda a numerosa assistência.

O Sr. Ministro das Comunicações foi recebido pela Administração e Direcção da Companhia e pelo Sr. Dr. Élio Cardoso, editor do *Boletim da C. P.*, a quem se deve a iniciativa do concurso fotográfico, de temá-

Santos (1.º, 4.º e 5.º) com as fotografias «Destino sem fim», «Força e poder» e «O Rápido das 20,30 h.»; Augusto Cabrita, (2.º) com a fotografia «O homem e a máquina»; Carlos Marques, (3.º) com a fotografia «Nova luz» (Campolide) e Stöessel Henrique Alves (6.º), com a fotografia «Enquanto o comboio não chega».

Desta visita colheu o sr. General Gomes de Araújo as melhores impressões, tendo felicitado o seu organizador, Dr. Élio Cardoso, que em nome do Director da C. P., Eng.º

Espregueira Mendes, ausente por motivo de doença, lhe fez entrega dum estojo com uma artística placa de prata, na qual foram gravados os seguintes dizeres: «No ano comemorativo do I Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses, respeitosa homenagem a Sua Ex.ª o Ministro das Comunicações, Senhor General Manuel Gomes de Araújo, do «Boletim da C. P.» 1856 — Outubro — 1956».

As muitas centenas de pessoas que visitaram nessa tarde a exposição não só admiraram a magnífica colecção de fotografias, ouviram também com visível agrado o excelente concerto que deu a referida banda do Ateneu Ferroviário, assim como apreciou a deslumbrante exposição de flores, que se estendia desde o átrio inferior à plataforma superior, onde se expunham as fotografias. Esta exposição, iniciativa do Sr. Prof. Eng. André Navarro, Chefe de Serviço da Exploração, constituída por milhares de lindos crisântemos — e alguns raros — envasados, provenientes dos viveiros municipal, da Tapada da Ajuda, e dos Serviços Florestais e Agrícolas representava uma verdadeira festa de alegria e cor.

O Dr. Elio Cardoso, em nome do «Boletim da C. P.», entregou ao Sr. General Gomes de Araújo uma artística placa de prata

Durante a visita ministerial à Exposição de «Flores do Outono»

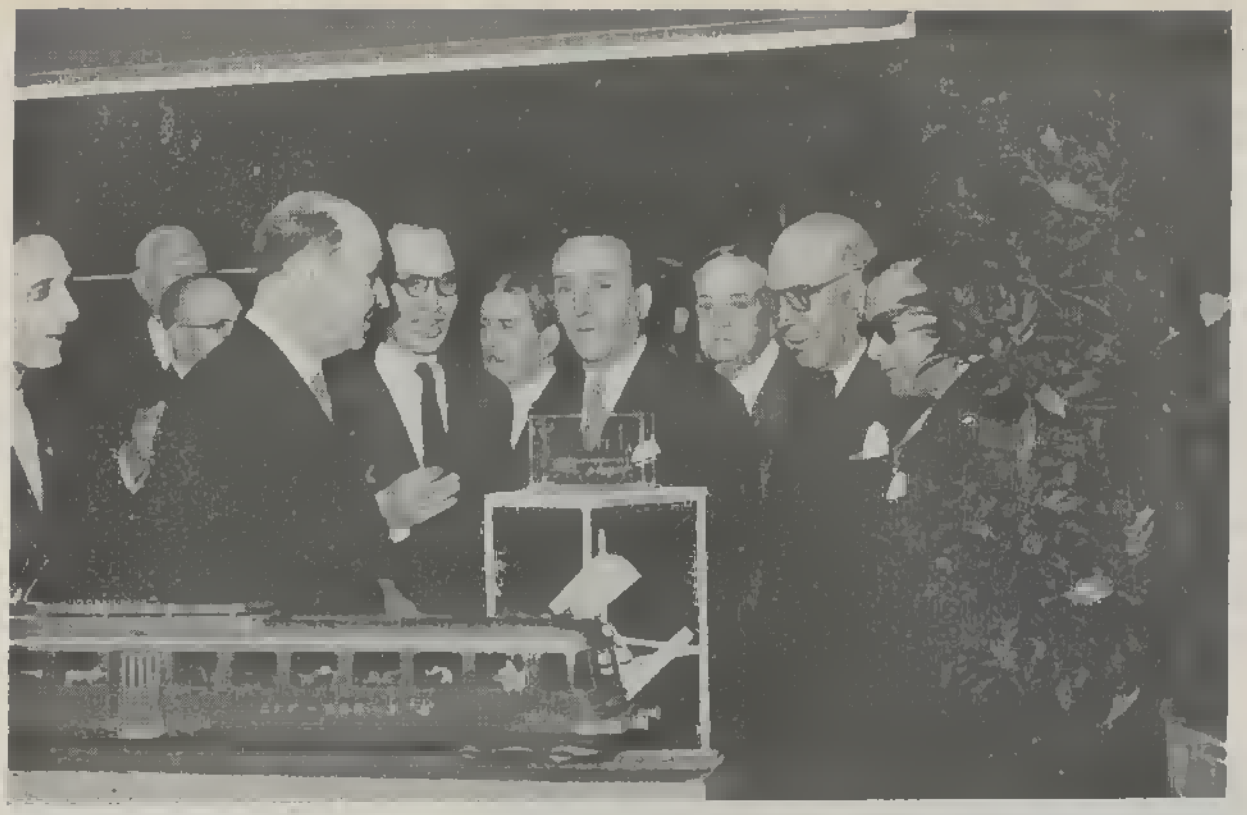
A Exposição de Modelos e Miniaturas Ferroviárias

Às 16 horas de segunda-feira, 29, o Sr. Ministro das Comunicações inaugurou, no Instituto Superior Técnico, a grande Exposição de «Modelos e Miniaturas Ferroviárias», constituída por cerca de 3 000 exemplares.

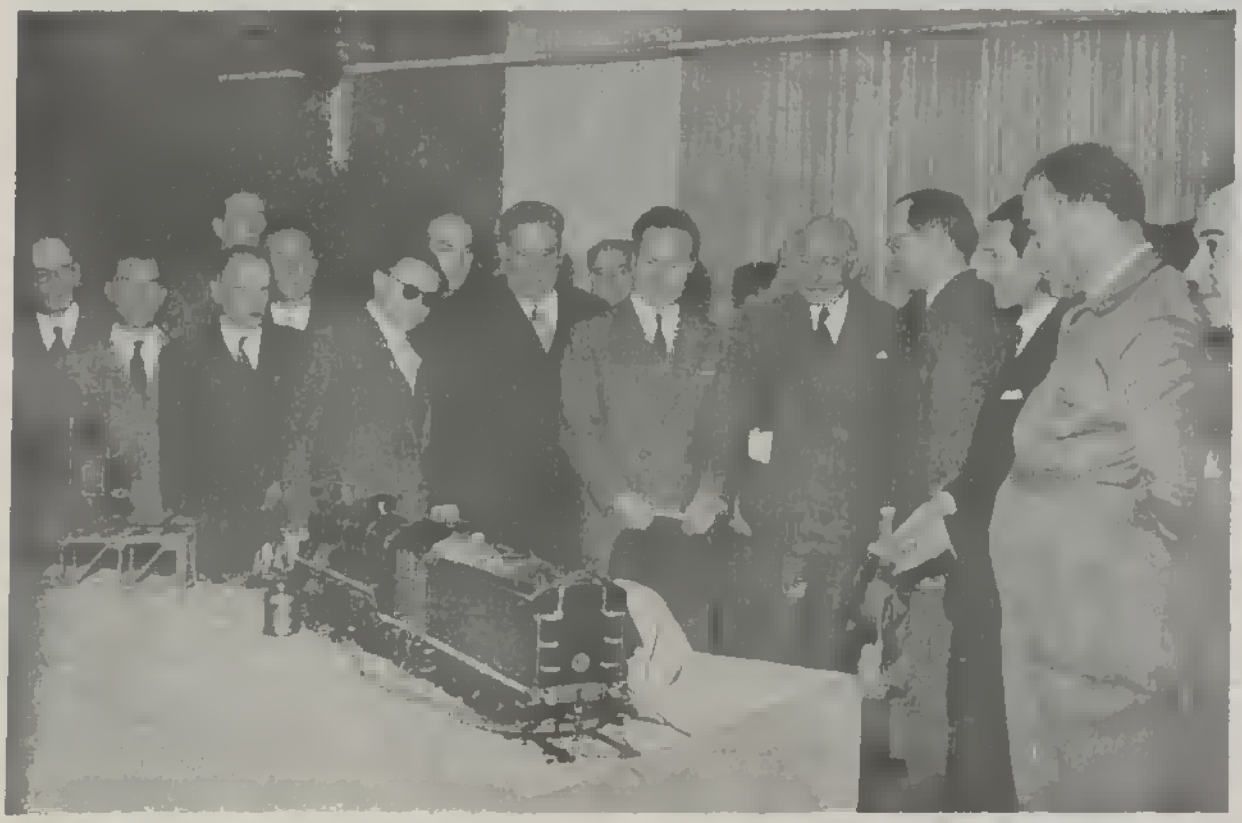
Aguardado, à entrada, pelo Sr. Prof. Dr. Mário de Figueiredo, membros do Conselho de Administração e altos funcionários da C. P., o Sr. General Manuel Gomes de Araújo, percorreu interessadamente o vasto recinto da Exposição, na companhia do Sr. Dr. José Gomes Branco, Chefe do Gabinete do Sr. Ministro da Educação Nacional, em representação deste membro do Governo, e do Sr. eng.º Bellard da Fonseca, director do Instituto Superior Técnico.

Esta exposição, que obedeceu a um objectivo educativo e recreativo, tinha por fim levar ao conhecimento do público as manifestações de amadores e profissionais no campo de modelos e miniaturas e simultâneamente mostrar a evolução dos transportes ferroviários.

Quase todas as miniaturas são verdadeiras obras de arte e paciência.



O Ministro das Comunicações no acto inaugural da «Exposição de Modelos e Miniaturas Ferroviárias»



Um aspecto da visita do Ministro das Corporações e Previdência Social à «Exposição de Modelos e Miniaturas Ferroviárias»

Para esta Exposição, que se manteve aberta até ao dia 15 do corrente, os caminhos de ferro franceses e suíços enviaram excelentes colecções.

Locomotivas dos caminhos de ferro alemães, automotoras Diesel dos caminhos de ferro italianos, locomotivas americanas, vagões frigoríficos, enfim toda a espécie de material rolante ferroviário se podia ver e admirar neste grandioso certame.

Via-se também no recinto da Exposição uma grande «gare», que movimentava maravilhosamente uma completa rede de material, com as suas linhas, pontes, túneis, etc.

Havia que admirar também a contribuição que técnicos e amadores portugueses deram a esta Exposição, entre os quais o Sr. Onofre Gomes, que apresentava uma curiosa obra com o seu «Comboio na estação de Cacia».

* * *

O Ministro das Corporações visitou as Exposições das Belas Artes e do Instituto Superior Técnico

O Ministro das Corporações e Previdência Social, Sr. Dr. Veiga de Macedo, visitou na tarde do passado dia 6 do corrente a Exposição «Cem anos de Caminho de Ferro em Arte e Recordações».

Aquele membro do Governo foi recebido pelos Srs. Prof. Doutor Mário de Figueiredo, Presidente do Conselho de Administração da C. P.; Conde de Penha Garcia, Administrador; Eng.º Espregueira Mendes, Director-Geral; Eng.º Branco Cabral, Secretário-Geral; Dr. Lobo Alves, Bruges de Oliveira, Dr. Élio Cardoso e outros funcionários superiores da Companhia.

Presentes igualmente estiveram todos os elementos directivos dos Sindicatos Ferroviários do País.

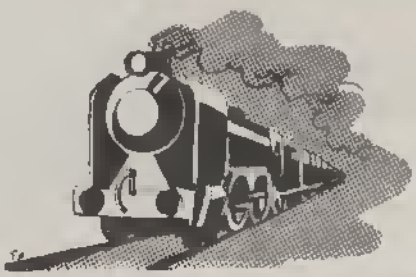
O Ministro percorreu vivamente interessado o amplo salão da Exposição, detendo-se ante numerosos quadros, maquetes, manuscritos, bustos, fotografias, desenhos, medalhas, publicações, etc., expostos.

Deslocando-se em seguida ao Instituto Superior Técnico, visitou demoradamente a Exposição de Modelos e Miniaturas Ferroviários observando, em particular, as miniaturas de modelos mecânicos que se movimentavam telecomandados num cenário liliputiano das grandes estações de hoje, com o seu emaranhado de linhas — e que fez as delícias do numeroso público lisboeta que todos os dias afluía, em grande número, àquela maravilhosa exposição.

No final o Sr. Dr. Veiga de Macedo manifestou aos dirigentes da C. P. o seu vivo agrado pelas visitas realizadas.

* * *

O enorme interesse e unânime agrado que suscitaram no público as interessantes exposições de que damos notícia, além de grandemente contribuirem para o brilhantismo das festividades do Centenário, e de constituírem uma excelente jornada de propaganda para a ferrovia nacional, trazem ao coração de todos os ferroviários portugueses uma agradável e reconfortante certeza — a de que são muitos e muitos os amigos e admiradores do caminho de ferro.



A C. P. mandou cunhar uma medalha alusiva ao Centenário do Caminho de Ferro em Portugal. Executou-a, com a sua tradicional perfeição em obras deste género, o ilustre escultor mestre João da Silva. As gravuras mostram as duas faces da referida medalha, que é verdadeiramente um trabalho de elevado valor artístico.

Edições do Centenário

Para assinalar o I Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal, a C. P. editou as seguintes publicações, que estão à venda nas livrarias de Lisboa, Porto e Coimbra, aos seguintes preços:

— «Crónica da Fundação do Caminhos de Ferro em Portugal» (Livro de Honra) por Luís Teixeira . . . . . 200$00

— «Caminhos de Ferro Portugueses — Esboço da sua História», por Frederico Abragão . . . . 140$00

— «Cem Anos de Caminho de Ferro na Literatura Portuguesa», por Frederico Abragão . . . . 65$00

— «A viagem maravilhosa do comboio» (Livro infantil) por Adolfo Simões Müller. . . . . 35$00

Para os funcionários da C. P. será concedido o desconto de 10 % sobre estes preços, quando apresentados os pedidos à Companhia.

Igualmente foram cunhadas medalhas comerativas da autoria da escultor João da Silva e cujos preços são:

		Para ferroviários	Para o público
De prata	. . . . .	700$00	800$00
De bronze	c/9 cm . .	255$00	300$00
	c/5 cm . .	85$00	100$00

Os pedidos de aquisição devem ser dirigidos ao Serviço da Secretaria e Informação — Calçada do Duque, 20, Lisboa.

Descontos aos nossos assinantes

Restaurante da Estação de Caldas da Rainha

O concessionário do Bufete da Estação de Caldas da Rainha, sr. Francisco Gomes dos Santos, que é também proprietário da pastelaria *Gato Preto*, concede a todos os funcionários da C. P., em serviço activo ou em situação de reforma, 10 % de desconto em todos os produtos do seu fabrico.

Erol — Electro — Rádio Oceano, Lda.

Comunica-nos esta firma, com agência oficial da Philips, e estabelecida na Rua dos Bacalhoeiros, 125, que fornece aos assinantes deste Boletim todo o material e artigos eléctricos com descontos que vão até 25 %.

Machado — Oculista

Esta firma, estabelecida na Travessa de Santo Antão, 14-1.º, resolveu conceder a todos os funcionários da C. P. e pessoas de família, descontos especiais em artigos de óptica e fotografia, que são de 20 a 40 %.

Cem Anos de TARIFAS

Pelo Dr. CARLOS SIMÕES DE ALBUQUERQUE

Chefe do Serviço Comercial e do Tráfego

(Conclusão do n.º 328)

COMO já dissemos no começo deste artigo, limitamo-nos nesta peregrinação pela história das nossas tarifas, às basilares, isto é, as tarifas fundamentais denominadas Tarifas Gerais. Mas esclarecemos os leitores que a par das Tarifas Gerais a empresa movida pela necessidade de concorrer com as vias fluvial e marítima e ainda pela necessidade de incrementar o tráfego, promovia à publicação de tarifas especiais, tanto no que se referia ao tráfego de passageiros como no de mercadorias, chegando a superar a dezena o número dessas tarifas. Por vezes era o próprio Governo que lembrava o estabelecimento dessas tarifas. Assim, por exemplo, em Março de 1864 aquele sugeria à Empresa Construtora a criação de tarifas reduzidas para o transporte de cereais procedentes das províncias do Sul para as do Norte, em virtude da grave crise cerealífera que se verificava nas províncias nortenhas.

Mas as alterações tarifárias destinadas a reduzir os preços de transporte de passageiros e de mercadorias sucedem-se em tal número e com tal frequência que o Governo, na portaria de 21 de Agosto de 1866 com a qual autorizou determinadas reduções, observava:

«E considerando que um grande número de excepções à Tarifa Geral têm sido sucessivamente adoptadas, que a multiplicidade dessas excepções, aprovadas isoladamente e em diferentes épocas pode trazer embaraços e inconvenientes que convém evitar;

Considerando que ao presente, pela revisão da Tarifa Geral, se poderiam melhor harmonizar os interesses do Público com os da Empresa, que acertadas alterações, introduzidas na mesma Tarifa, podem concorrer para o aumento da circulação do caminho de ferro, produzindo esse aumento resultados vantajosos para o Público e para a Empresa.

Manda o mesmo Augusto Senhor declarar à Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses que é de grande conveniência proceder, quanto antes, à revisão completa da Tarifa Geral de transportes dos caminhos de ferro do leste e norte, e que lhe há por muito recomendado».

Em 27 de Julho de 1867 uma portaria modifica os mínimos de peso estabelecidos na Tarifa Geral. No ano seguinte é publicado com data de 11 de Abril o celebrado Regulamento para a Polícia e Exploração dos Caminhos de Ferro, notável diploma que, como é do nosso conhecimento, perdurou até a entrada em vigor do actual Regulamento, aprovado pelo Decreto-Lei de 21 de Agosto de 1954.

Muitas disposições deste diploma passaram a figurar nas futuras Tarifas Gerais.

Em 1871, por portaria de 25 de Novembro, é aprovada a primeira Tarifa de Despesas Acessórias que entraria em vigor em 1 de Janeiro de 1872.

Nela encontramos a expressão há muito abolida de «serviço braçal» (carga e descarga). Estabelecia-se já a taxa por estacionamento de vagões, regulava as repesagens, a armazenagem, etc. (1). O Decreto de 8 de Março de 1875 isenta do imposto de trânsito as mercadorias transportadas em pequena velocidade nas linhas férreas do norte e leste durante o período de 36 anos. Há necessidade de elaborar nova Tarifa Geral. Pouco depois, a portaria de 23 de Abril daquele ano aprova a nova Tarifa Geral que entra em vigor em 1 de Julho de 1875.

Entramos no terceiro e último período desta evolução. A Tarifa Geral de 1 de Julho de 1875 é de facto um dos nossos mais importantes diplomas da nossa história tarifária. Todas as Tarifas Gerais que lhe sucederam, inclusive a actual, embora lhe introduzissem alterações profundas nalgumas das suas disposições, não lhe modificaram a sua estrutura técnica.

Encontra-se dividida em 4 Secções: Grande velocidade; Pequena velocidade; Disposições concernentes à grande e pequena velocidade e, finalmente, Disposições relativas aos serviços públicos.

As secções, por sua vez, estão divididas em Capítulos e estes em artigos. Precisamente, como a actual. Contém, ao todo, 125 artigos. Aparecem pela primeira vez, as *bases* que se elevam a 37, correspondendo 22 aos transportes em grande velocidade e 15 aos da pequena velocidade.

As três primeiras bases, tal e qual como na actual, referem-se aos preços de transporte de passageiros, nas 3 classes e que passam a ser os seguintes:

1.ª classe	19,845	réis
2.ª »	15,435	»
3.ª »	11,025	»

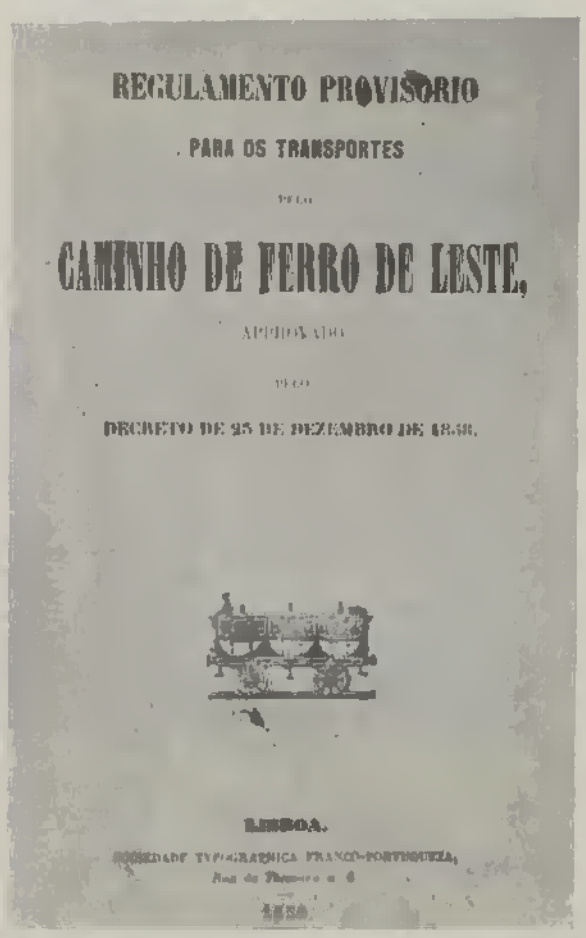
Estes preços são os de 10, 14 e 18 réis fixados na

(1) Não nos é possível, mesmo muito ligeiramente, pela imperiosa limitação do espaço, ocuparmo-nos destas tarifas.

Tarifa que entrou em vigor em 16 de Novembro de 1860 aumentados de 10,25 %.

Surge na Tarifa Geral pela primeira vez a disposição bem conhecida do nosso Público, que faculta ao passageiro, que não obtiver lugar nas carruagens da classe indicada no seu bilhete, a ocupação de lugar na classe superior sem sujeição ao pagamento do excesso de preço. Para as bagagens, mantém-se a franquia de 30 quilogramas por passageiros (15 kg. para crianças).

Quanto ao transporte de mercadorias em pequena velocidade prevêem-se 4 bases; 3 classes e além desta uma classe especial, a mais elevada destinada aos objectos que não estivessem especificadamente de-


REGULAMENTO PROVISORIO

PARA OS TRANSPORTES

PELO

CAMINHO DE FERRO DE LESTE,

APROVADO

PELO

DECRETO DE 25 DE DEZEMBRO DE 1858.

LISBOA.

signados em cada uma das 3 classes e que «debaixo do volume de um metro cúbico pesassem menos de 200 quilogramas». Inseria curioso capítulo referente aos volumes de peso igual ou inferior a 40 quilogramas a transportar em pequena velocidade.

Anexo à Tarifa encontrava-se a Classificação Geral de Mercadorias para a aplicação dos preços de pequena velocidade contendo 754 rubricas. Este diploma pelo papel que desempenha, passa a ter cada vez maior importância na política tarifária.

Também anexa à Tarifa Geral encontrava-se agora o «Quadro de quebra natural das mercadorias por secação, evaporação e derrame».

Esta tarifa vigora até 1903.

Entretanto, desde 1 de Novembro de 1891 que aquela Tarifa passara a vigorar em todas as linhas até então em exploração pela Companhia. Por tal facto a partir dessa data se anulou a Tarifa Geral em vigor desde 1887 e em aplicação apenas nas linhas de Lisboa a Sintra e Torres Vedras. Também a partir dessa data passaram a aplicar-se em todas as linhas da Empresa as tarifas especiais em vigor nas linhas do Norte e Leste, que se elevavam a 10.

Em 1903 entra em vigor nova Tarifa Geral, tarifa esta que, para o serviço de passageiros começou em 1 de Novembro e para o restante em 10 de Outubro daquele ano. Nesta mesma data entraram em vigor as «Condições Gerais de aplicação e tabelas de preços das Tarifas Especiais Internas», notável esforço de concatenação. Tinha 23 tabelas de base decrescente. Trata-se do verdadeiro antepassado da nossa actual Tarifa Especial n.º 1 de pequena velocidade. Regressemos, porém, à nossa Tarifa Geral. As principais diferenças entre esta e a anterior, são as seguintes. Na tarifa de 1875 previa-se apenas um mínimo de cobrança para cada classe de passageiros. Na tarifa de 1903, prevêem-se 2 mínimos, um para bilhetes inteiros e outros para meios bilhetes. Estabelecem-se nesta tarifa, pela primeira vez, multas (sobretaxa de 25%) para coibir abusos dos passageiros que embarcassem sem bilhete, viajassem além do ponto de destino ou em classe superior à indicada nos bilhetes. Facultava-se o abandono do percurso. Alargava-se a classificação dos objectos que podiam ser aceites como bagagem.

Na Tarifa de 1875, para o transporte de bagagens com peso excedente a 30 kgs., eram previstas 2 bases, uma para a bagagem até 40 kgs., pela qual se pagaria 1,10 réis por fracção de 10 kgs. e por quilómetro e outra para a bagagem de peso superior a 40 kgs. pela qual se cobrava 0,70 réis por fracção também de 10 kgs. e quilómetro. Na Tarifa de 1903 exemplificava-se o processo de taxa, prevendo-se apenas a base de 1 real por quilómetro e por fracção de 10 kgs. do peso excedente ao transportado gratuitamente.

Surgem, pela primeira vez, no Capítulo referente ao transporte de veículos, os automóveis e os bicicios automóveis. Quanto a mercadorias há a registar na Tarifa de 1903 a criação de mais uma classe, intermédia às anteriores 2.ª e 3.ª.

Deste modo passam a existir para cálculo do preço de transporte de mercadorias, 4 classes e mais a classe especial. A classe especial aplicar-se-ia não só a mercadorias especialmente referenciadas na Classificação Geral mas ainda a todos os objectos que pesassem menos de 200 kgs. por metro cúbico. Eleva-se, agora, a 10 toneladas o peso das massas indivisíveis que o caminho de ferro não era obrigado a transportar.

Estabelece-se, para as remessas taxadas pela Tarifa Geral, a cláusula de «pagando como tal».

Em 10 de Outubro de 1903 entrava em vigor outra Classificação Geral de Mercadorias.

Em 20 de Janeiro de 1912 começa a vigorar nova Tarifa Geral. Os preços continuam a estar expressos

em réis. (1) Esta tarifa, quanto a passageiros e bagagens, pouco difere da anterior.

Já quanto a mercadorias, se registam algumas diferenças importantes. Assim, no que diz respeito ao transporte de mercadorias de grande velocidade, encontramos a disposição segundo a qual só seriam aceites para transporte por prévio ajuste, as massas indivisíveis de 5000 quilogramas de peso ou mais, ou de comprimento superior a 6,5 metros. Em pequena velocidade desaparece a classe especial passando a ser taxadas com o recargo de 50% e pela classe que lhe fosse atribuída pela Classificação Geral, as mercadorias que pesassem menos de 100 quilogramas por metro cúbico.

O transporte em pequena velocidade de massas indivisíveis de peso superior a 15000 quilogramas ou de comprimento superior a 19,50 metros só se efectuaria mediante ajuste prévio. Na mesma data em que entrava em vigor esta tarifa, passava a vigorar a nova Classificação Geral de Mercadorias.

A determinação das cargas mínimas dos vagões completos que até então figurava numa tabela anexa à tarifa de Despesas Acessórias, passou a estar incluída na Classificação Geral.

A primeira guerra Mundial vem criar dificuldades extraordinárias à exploração ferroviária em todos os seus sectores. A necessidade constante de actualizar preços provocou a confusão no nosso regime tarifário. Surgem as sobretaxas temporárias. (2) Procede-se à reforma do regime tarifário vigente e como consequência em 28 de Março de 1920 entraram em vigor nova Tarifa Geral comum a todas as empresas e a Classificação Geral de Mercadorias.

Os preços passam a estar expressos na nova moeda nacional, no escudo, e sujeito à sobretaxa, que à data da entrada em vigor da Tarifa era de 200%.

As bases para o transporte de passageiros passam a ser as seguintes:

1.ª classe.	$02,7
2.ª »	$02,0
3.ª »	$01,4

Para o transporte de mercadorias em pequena vlecocidade eram estabelecidas 6 classes, de bases decrescentes.

A Classificação Geral aparece profundamente alterada em consequência da reforma tarifária.

Esta tarifa teve duração efémera. Em 26 de Fevereiro de 1925 entrou em vigor nova Tarifa Geral como consequência, também, de entrada em vigor de novo regime tarifário.

Os preços do transporte de passageiros são ligeiramente elevados. As bases eram as seguintes;

1.ª classe.	$03
2.ª »	$02,2
3.ª »	$01,5

Sobre estas bases recaía a sobretaxa em vigor, que era de 500%. Pretendia-se crer (com que esforço!. .) que o alto nível dos preços até então alcançado pelas tarifas era transitório.

Prevê-se nesta Tarifa, pela primeira vez, a cláusula segundo a qual era permitido às Empresas a venda antecipada de bilhetes nas estações de origem dos comboios. Dá-se maior amplitude à denominação de bagagem. No capítulo referente ao transporte de mercadorias de grande velocidade aparecem, pela primeira vez, duas bases distintas: uma para recovagem propriamente dita e outra para géneros frescos, esta última mais reduzida.

Quanto ao transporte de mercadorias em pequena velocidade, mantêm-se as 6 classes, mas os preços são ligeiramente elevados. A Classificação Geral que acompanha esta Tarifa Geral apresenta-se também modificada.

Estamos chegados a 1927. Em 1 de Janeiro desse ano, entra em vigor a nova Tarifa Geral aprovada pelo decreto n.º 12 865 de 7 de Dezembro de 1926. Excepção feita quanto às disposições relativas ao tráfego de passageiros, é ainda esta a Tarifa que se encontra em vigor. De facto, em 20 de Dezembro de 1945, entrou em vigor o novo título de Passageiros da futura Tarifa Geral de Transporte.

Não nos permite o limitado espaço de que dispomos quedar-nos em considerações sobre a actual Tarifa Geral. Aliás, está ao alcance de qualquer curioso o exame dos textos das últimas Tarifas Gerais. Chegamos pois ao termo tendo ficado muito por dizer.

* * *

Nesta digressão vertiginosa através estes cem largos anos da nossa história tarifária tivemos ocasião de admirar o engenho e os esforços dos nossos pioneiros que ao ingrato sector da actividade comercial dos caminhos de ferro portugueses prestaram devotadamente o seu concurso. Como seu modesto representante, curvamo-nos, com respeito, ao evocar-lhes a memória.

Emblema da Empresa Construtora dos Caminhos de Ferro Portugueses

(1) A unidade monetária já então era o escudo (Decreto 23 de Maio de 1911).

(2) A primeira sobretaxa de agravamento de tarifas foi de 10% autorizada por despacho ministerial de 12 de Abril de 1915, elevada a 25% em 28 de Fevereiro de 1916. Foi, depois uma galopada para 40%, 57%, 100%, 200%, 250%, 300%, 500%, 600%. Em Março de 1924, em substituição das sobretaxas foram criados os multiplicadores, de que os leitores devem estar ainda recordados.

página DESPORTIVA

Por CARVALHO DOS SANTOS

Desporto e Caminhos de Ferro

Não queremos deixar de colaborar neste número, em que se comemora um século de actividade ferroviária em Portugal, nós que escrevemos apenas sobre desporto, mas vemo-nos em dificuldade para alinhavarmos estas linhas, dado o carácter festivo que reveste esta publicação e porque só daquela faceta da vida humana se ocupam os nossos escritos.

Há cem anos que se inaugurou o transporte ferroviário entre Lisboa e o Carregado e mais de um terço desse tempo decorrido temos acompanhado o progresso da Empresa que servimos, dando-lhe contribuição modesta, como modesta é a nossa função neste *Boletim*.

O desenvolvimento sempre progressivo destes cem anos de Caminho de Ferro é comprovado pelos melhoramentos que dia a dia temos verificado, sobrepujando todos, os da sua electrificação, que será motivo de orgulho para todos os portugueses.

Mas, reportando-nos à nossa rubrica — o desporto — temos de convir que há cem anos ainda ele estava muito pouco desenvolvido entre nós, apesar de ser tão velho como o Mundo, pois que nos monumentos mais antigos se identificam atitudes que correspondem a posições desportivas, algumas provindas da idade das cavernas.

Há cem anos, em Portugal, já havia Caminho de Ferro, mas desporto organizado ainda não existia, sendo, porém, praticado em diversas modalidades como a esgrima, a equitação, o ciclismo e mais tarde o futebol, que só apareceu em 1887.

E os Caminhos de Ferro, nestes cem anos de labuta industrial, também não podiam quedar-se insensíveis ao desenvolvimento desportivo, tendo nos últimos anos dedicado a sua melhor atenção a esta actividade e a pedido dos clubes de futebol, desde 1 de Outubro de 1951 até 30 de Junho último, realizaram-se os seguintes comboios especiais :

ANOS	QUANTIDADE de comboios	QUANTIDADE de quilómetros percorridos	QUANTIDADE de passageiros transportados	RECEITA
1951 (a)	14	8.644	9 271	809.108$00
1952	91	31.506	54 314	2.874.955$50
1953	75	28 921	37.852	2.079.795$00
1954	75	31.604	40.955	2.506.636$00
1955	64	25.350	38.675	2.300.841$30
1956 (b)	37	15 788	21.654	1.707.658$60
	356	141 813	202.699	12.278.994$40

(a) Desde 1 de Outubro (b) Até 30 de Junho

Assim se verifica que, num prazo de tempo relativamente curto, foram transportados ao longo das nossas vias ferroviárias mais de duzentos mil adeptos e simpatizantes do desporto favorito das massas — o futebol — esse jogo apaixonante que se enraizou no espirito dos povos. Conclui-se que os Caminhos de Ferro têm prestado valioso contributo para a expansão das actividades desportivas praticadas no nosso País.

Também não podemos esquecer que a nossa Companhia permitiu a formação de grupos desportivos para o seu pessoal, aos quais tem prestado, com muito carinho, o seu auxílio. A esses grupos não tem até faltado o contacto internacional em competições desportivas com grupos de outros países, nas quais condignamente têm representado o desporto ferroviário português.

O «calculador» MATISA

Pelo Eng.º ALVES RIBEIRO

DESTINADO à regularização e rectificação do traçado de curvas pelo método das flechas, dispõe há já alguns anos a nossa Companhia do chamado «calculador» MATISA (Fig. 1).

Trata-se de uma máquina que permite «estudar» o traçado de uma curva sem necessidade de recorrer nem a cálculos nem ao desenho de diagramas, trabalho sempre demorado.

O estudo da regularização de uma curva que, *na melhor das hipóteses* e em casos correntes, durava cerca de 8 a 16 horas, pode, com o auxílio desta máquina, reduzir-se a cerca de 2 a 4 horas; trata-se portanto, de uma grande melhoria que, por razões óbvias, convém aproveitar ao máximo.

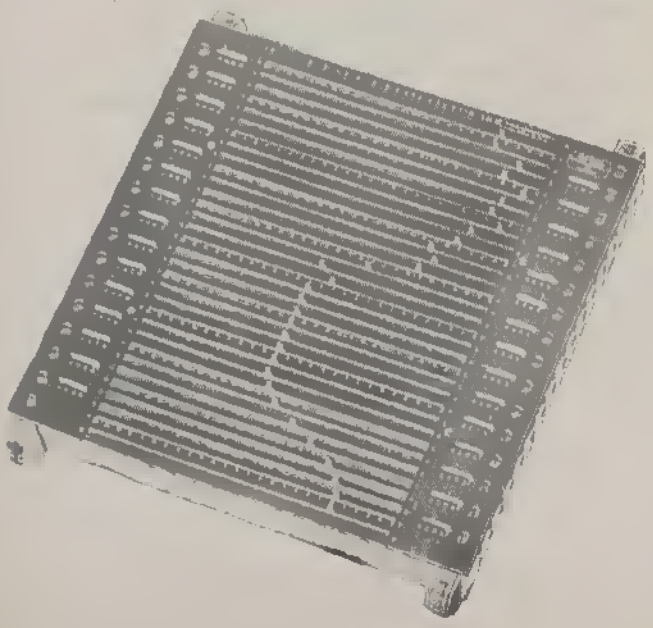
Outra grande vantagem do «calculador»: as ripagens a efectuar na linha posteriormente ao «estudo» são sempre imensamente inferiores às do estudo clássico correspondente.

FIG. 1

A utilização do «calculador» exige ùnicamente o *conhecimento do que se pretende quando se estuda o traçado de uma curva* e a aplicação judiciosa de algumas regras de manipulação.

* * *

O «calculador» MATISA só permite o lançamento ou colocação de 32 das flechas medidas o que, no caso de curvas de grande desenvolvimento (número de flechas superior a 32), pode obrigar a um «estudo» por partes, sem qualquer inconveniente.



A colocação das flechas faz-se fàcilmente por meio dos manipuladores de colocação das flechas.

Estes manipuladores actuando nos índices que se deslocam ao longo de ranhuras colocam-nos na posição correspondente ao número de milímetros da flecha medida.

Em ambos os lados da máquina existem duas filas de orifícios, superiores e inferiores.

Os manipuladores de colocação das flechas aplicam-se nas filas inferiores: do lado esquerdo para as flechas pares e do lado direito para as ímpares.

As flechas pares e ímpares são assinaladas pelas duas bandas marginais que se deslocam por escorregamento.

FIG. 2

Antes, ou depois, de lançado na máquina o diagrama das flechas medidas reduzem-se a zero os contadores marginais das ripagens; para o efeito, empregam-se os manipuladores respectivos que se aplicam nos orifícios superiores.

Em seguida procede-se à regularização do diagrama da curva recorrendo à aplicação de regras de manipulação de que adiante daremos conhecimento por meio de exemplos.

Nesta regularização empregam-se os manipuladores de manivela ou os direitos; parecem preferíveis os direitos.

Estes manipuladores aplicam-se nos orifícios inferiores.

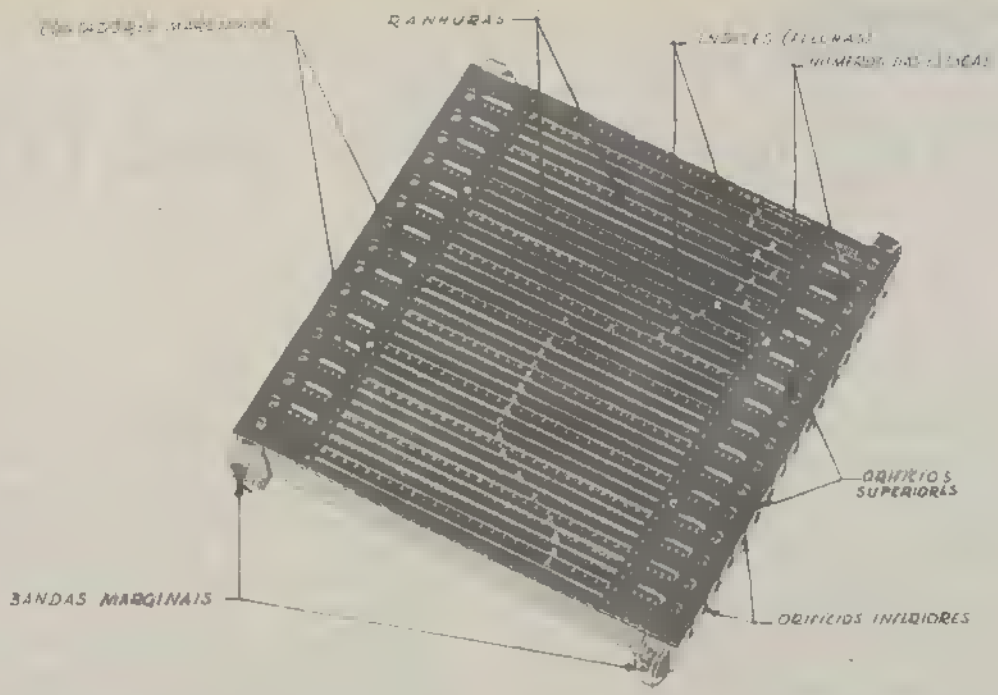
Na aplicação dos manipuladores deve procurar trabalhar-se simultâneamente com as duas mãos.

* * *

Uma vez feito o «estudo» procede-se à leitura nos contadores marginais das ripagens a efectuar posteriormente na linha para regularização da curva.

Quando os contadores marcam um número como 0242 a ripagem é positiva, para o lado exterior da curva, e igual a + 242 mm; se marcam um número como 9856 a ripagem é negativa, para o lado interior da curva, e igual ao complemento aritmético de 9856 isto é, à diferença de 9856 para 10 000, ou seja — 144 mm.

Não se torna necessário fazer esta diferença para 10 000 pois é equivalente e mais rápido subtrair, men-



talmente, para 9 todos os algarismos com excepção do último significativo que se subtrai para 10.

Assim, temos:

marcando o contador 9806

nove para nove = 0
oito » » = 1
zero » » = 9
seis » dez = 4, ou seja—194mm

marcando 9705, lemos — 295 mm
marcando 9820, lemos — 180 mm

OBS. — É também possível «estudar» no «calculador» uma curva de que se lancem apenas metade dos valores das flechas medidas; então, as ripagens indicadas nos contadores terão de ser duplicadas com o fim de obter a sua verdadeira grandeza. Um «estudo» desta natureza interessa especialmente no caso de curvas da via estreita de raio mais apertado, em que as flechas atingem valores elevados que a máquina não pode comportar.

* * *

Antes de indicarmos algumas regras de manipulação do «calculador», digamos alguma coisa sobre o comprimento da corda (ou do fio de aço) a aplicar na medição das flechas, de acordo com instruções da própria MATISA.

Porque as deformações das curvas são mais acentuadas nas juntas dos carris, torna-se indicado efectuar as ripagens nestes pontos da linha.

Resulta, assim, ser mais conveniente escolher para a corda um comprimento tal que estacas de piquetagem possam corresponder a juntas dos carris.

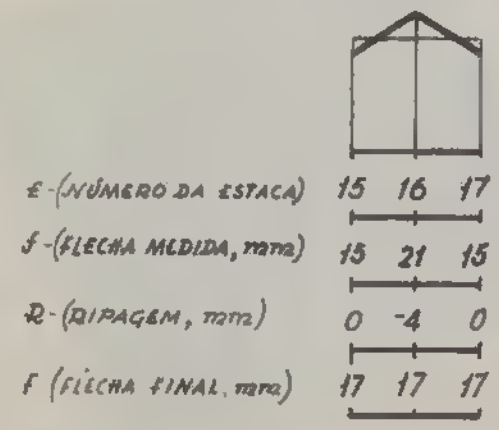
Por exemplo, uma corda de 12 m, com estacas afastadas de 6 m, está indicada para carris de 12 e 18 m; para carris de 22 m está indicada a corda de 11 m, ou seja estacas afastadas de 5,5 m e para carris de 8 m, está indicada a corda de 8 m com estacas afastadas de 4 m.

Note-se que o comprimento da corda ainda deve depender do valor do raio da curva, como se sabe. Alguns recomendam 20 m para comprimento máximo da corda e para curvas de grande raio; para raios inferiores a 1000 m chegam a recomendar 8 a 12 m para comprimento da corda.

Nos nossos caminhos de ferro da via larga o comprimento de corda adoptado é de 20 m; na via estreita é de 10 m, para os raios mais apertados.

Passemos à indicação por meio de exemplos de algumas regras de manipulação da máquina; a ordem da sua aplicação só pode ser dada pela prática e natureza da curva em «estudo».

Na base de todos os exemplos que seguem está ainda o princípio da regularização pelo método das flechas que não sendo rigoroso satisfaz pràticamente:

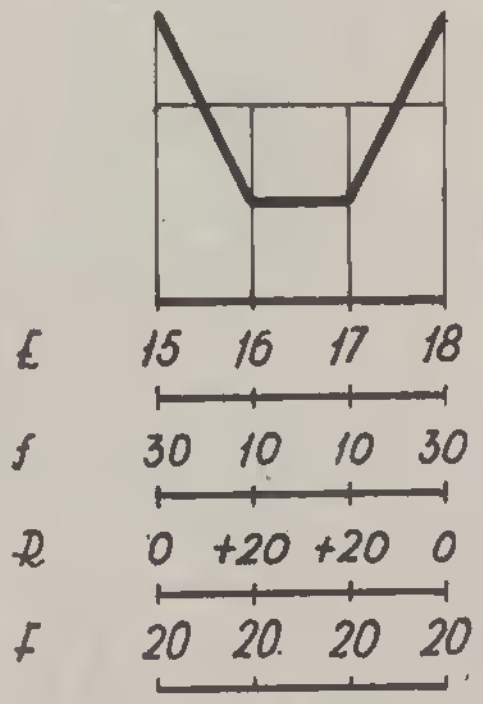


- FIG. 3 -

se deslocarmos, ou riparmos, para o exterior, por exemplo, um dado ponto da curva de $\underset{\times}{+}$ r mm, a flecha neste ponto vem aumentada desta quantidade mas as duas flechas vizinhas, a anterior e a seguinte, vêm diminuídas de $\frac{r}{2}$ mm; ou então: se riparmos, para o exterior, por exemplo, de $\underset{\times}{+}$ r mm duas ou mais estacas consecutivas só as duas flechas extremas, a anterior à primeira e a seguinte à última, são afectadas as duas extremas de $+\frac{r}{2}$ mm e as outras de $-\frac{r}{2}$ mm (V 2.º exemplo).

A aplicação destes princípios deve orientar-se pela posição relativa dos índices (flechas), considerados em grupos de maior ou menor número.

No decorrer da manipulação deve olhar-se de *preferência* não para o movimento dos índices mas sim para o dos contadores, movimento a regular pelo



- FIG. 4 -

valor da ripagem que a flecha ou conjunto de flechas do diagrama lançado na máquina recomendem.

Pode começar-se o «estudo» do diagrama da curva pela correcção isolada dos índices mais salientes; mas, muitas vezes é preferível aproveitar esta posição saliente dos índices para corrigir simultâneamente grupos de flechas; outras vezes, até convém introduzir deformações prévias.

1.º EXEMPLO — A correcção incide sobre um grupo de 3 flechas.

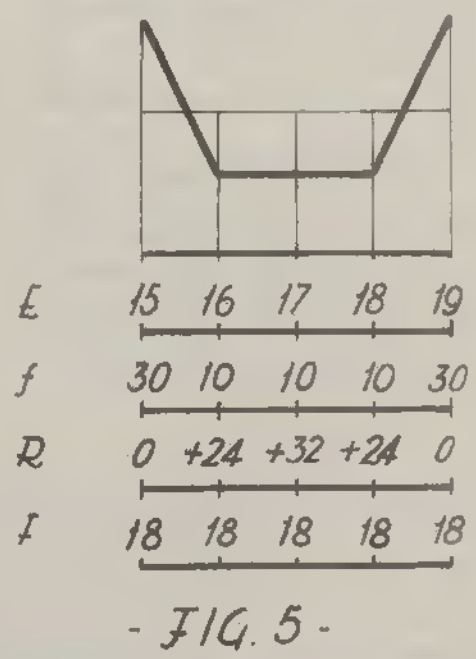
FIG. 3

Operação efectuada: uma ripagem na estaca 16 de —4 mm (2/3 da diferença 21-15) regularizará; se o contador da E 16 estiver em zero (0000) deveremos fazer aparecer (9996).

2.º EXEMPLO — Grupo de 4 flechas

FIG. 4

Operação efectuada: ripagens nas estacas 16 e 17 de $\times$ 20 mm (metade da diferença 30-10); se os con-



- FIG. 5 -

tadores das estacas 16 e 17 estiverem em (0125) e (0027) respectivamente, faremos aparecer (0143) e (0047).

3.º — EXEMPLO — Grupo de 5 flechas

FIG 6

1.ª *solução* (V. Fig. 5)

Operações a efectuar: ripa-se à vista na estaca central 17 de modo que a flecha venha alinhar com todas as outras quando se proceder à ripagem seguinte nas estacas 16, 17 e 18.

Temos: ripar na estaca 17 de $\times$ 8 mm
» nas estacas 16, 17 e 18 de $\times$ 24 mm

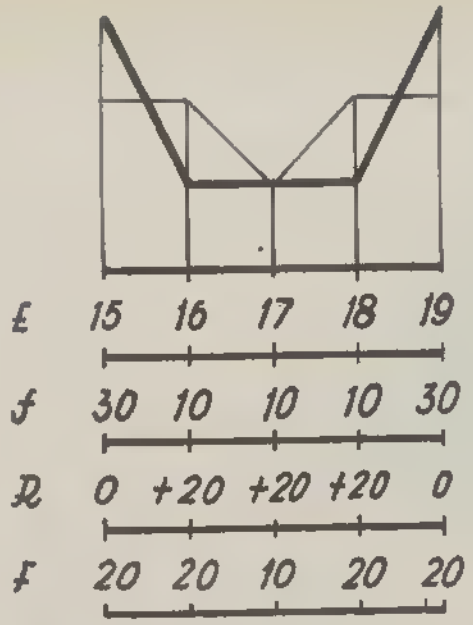
2.ª *solução* (V. Figs. 6, 7 e 8)

Operações sucessivas a efectuar:
Ripar nas estacas 16, 17 e 18 de $\times$ 20 mm
» na estaca 17 de $\times$ 6,6 mm
» novamente nas estacas 16, 17 e 18 mas de + 3,3 mm

FIGS. 6, 7 e 8

e assim sucessivamente até podermos considerar pràticamente alinhado ou regularizado o conjunto das flechas.

OBS. — A forma de operar indicada nesta 2.ª solução é preferida no caso de um grupo numeroso de flechas.



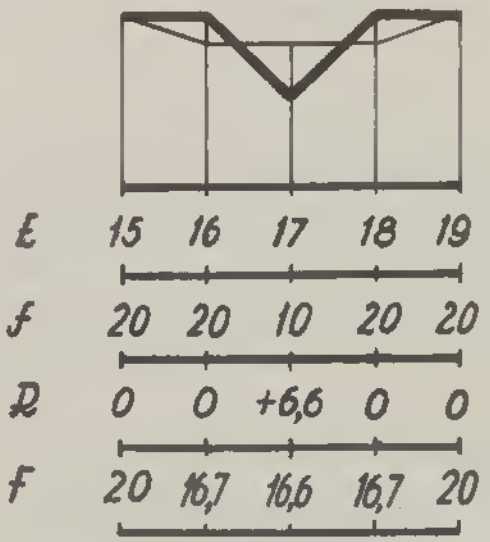
- FIG. 6 -

— A parte decimal constante das legendas das Figs. 6, 7 e 8 não tem interesse prático.

4.º EXEMPLO — Grupo de 5 flechas

FIG 9

A operação a efectuar vai indicada na legenda da Fig. 9.



- FIG. 7 -

5.º EXEMPLO — Grupo de 6 flechas.

FIG. 10

1.ª *Solução* (V. Fig. 10)

Operações a efectuar: ripa-se à vista nas estacas centrais 17 e 18 até que as flechas respectivas venham alinhar com todas as outras quando se proceder à ripagem seguinte nas estacas 16 a 19.

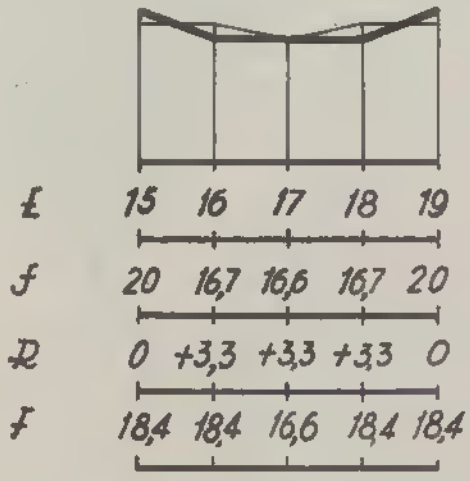
Temos, assim:

ripar nas estacas 17 e 18 de + 13 mm
» » » 16 a 19 » + 26,5 mm ficando as flechas pràticamente alinhadas.

2.ª *Solução* — operações sucessivas a efectuar:

ripar nas estacas 16 a 19 de + 20 mm
» » » 17 e 18 » + 10 mm
» » » 16 a 19 » + 5 mm e assim sucessivamente até podermos considerar pràticamente regularizado ou alinhado o conjunto das flechas.

6.º EXEMPLO — Grupo de 7 flechas, numa transição.

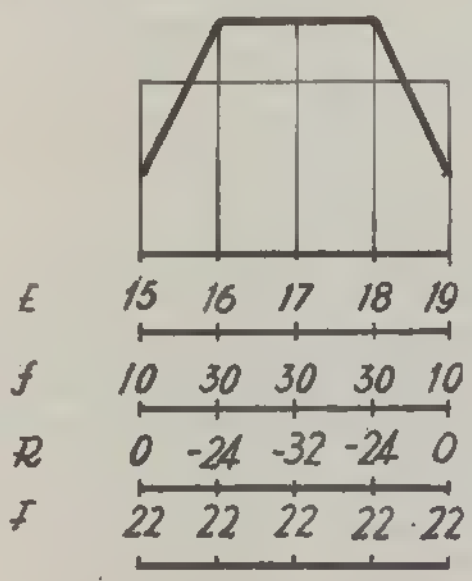


- FIG. 8 -

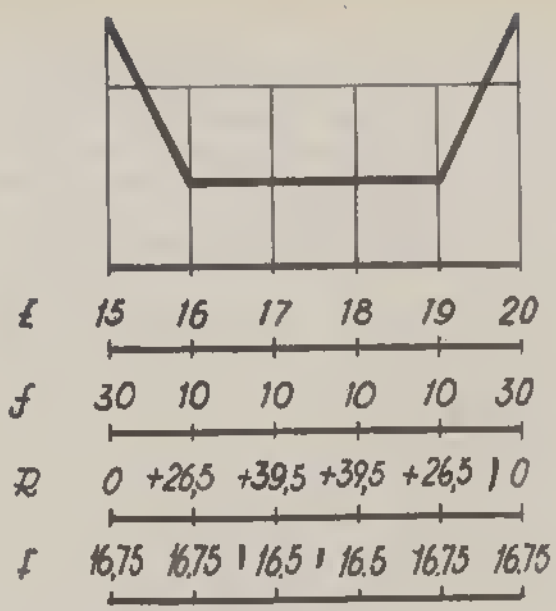
FIG. 11

A operação efectuada está indicada na legenda.

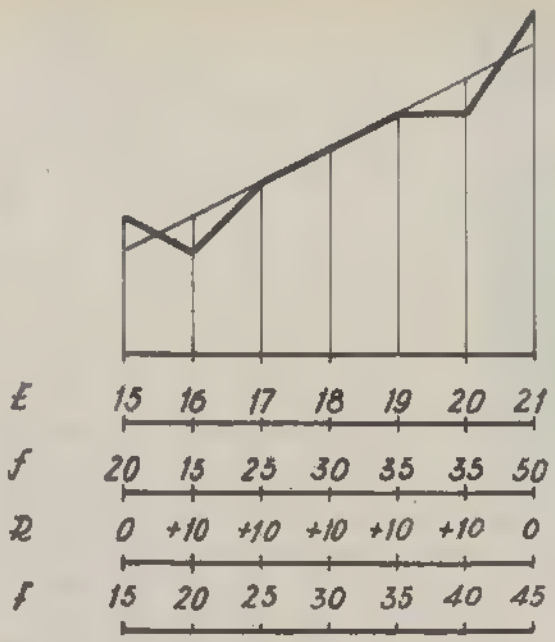
7.º EXEMPLO — Apliquemos o exposto ao caso de um diagrama de flechas completo.



- FIG. 9 -



- FIG. 10 -



- FIG. 11 -

FIG. 12,

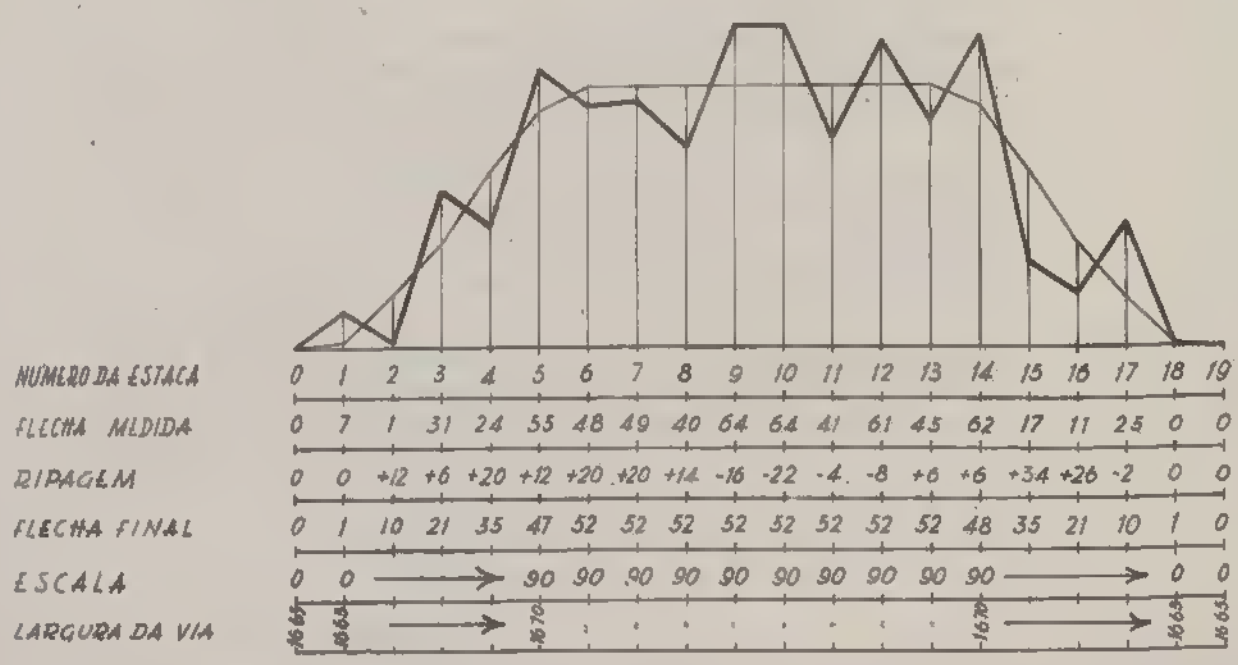
Depois de analisado o diagrama, poder-se-á seguir a seguinte ordem de ripagens:

1) nas estacas: E 9 = — 16 e E10 = — 22
2) » » : E15 = + 34 » E16 = + 26
3) na estaca : E 4 = + 20
4) » » E11 = — 4
5) ripagens de ajustamento que nos levarão finalmente ao diagrama constante da Fig. 12.

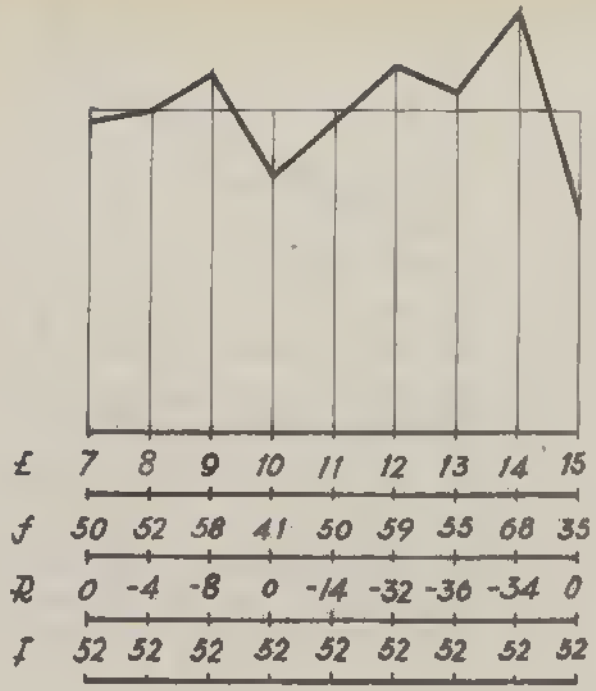
Este «estudo» teve a duração de 25 minutos, incluindo todas as operações de colocação das flechas medidas, verificações, leituras, etc.

8.º EXEMPLO — Muitas vezes, é de tentar alinhar os índices, começando numa ponta e acabando noutra; os valores das várias flechas colocadas na máquina podem compensar no final as ripagens consecutivas efectuadas.

Mas pode acontecer que isso não suceda e, então, ter-se-á de abandonar a tentativa, atenuá-la nos resultados ou aproveitá-la procurando integrá-la noutras combinações de ripagens.



- FIG. 12 -



- FIG. 13 -

No exemplo que segue apresenta-se o caso de uma tentativa bem sucedida.

FIG. 15

Nota Final. — Os exemplos expostos mostram que a regularização de uma curva também se pode «estudar» sem o auxílio do «calculador», recorrendo ainda às regras acabadas de expor: o rendimento não será o mesmo mas poderá ficar a vantagem das ripagens serem ainda reduzidas.

No caso da Fig. 13 poderíamos conduzir o «estudo»», sem o auxílio da máquina, do seguinte modo:

E	7	8	9	10	11	12	13	14	15
f	50	52	58	41	50	59	55	68	35
	+2	−4	+2						
	52	48	60						
		−4	−8	+4					
		52	52	45	50				
				+7	14	+7			
				52	36	66			
					+16	−32	+16		
					52	34	71		
						+18	−36	+18	
						52	35	86	
							+17	−34	+17
							52	52	52
R	0	−4	−8	0	−14	−32	−36	−34	0
F	52	59	52	52	52	52	52	52	52

ADIEUX AU PORTUGAL

Terre des traditions et des fidèlités,
J'emporte en te quittant l'ineffaçable empreinte
De ton sol, de ton ciel, de tes flots dont la plainte
Vient mourir jusqu'aux bords de tes nobles cités.

Tes défricheurs de mers, d'un feu sombre habités,
Devaient avoir déjà cet oeil grave et sans crainte
Qu'ont tes fils, quand bercée au chant d'une complainte
Leur frêle nef errait dans des immensités.

J'aime l'ardent soleil qui flambe en tes midis,
La blancheur et la paix des hameaux engourdis,
La barque aux filets bruns qui remonte le Tage.

Je pars. Mais en retour de tant de dons offerts,
Loin des pesants soucis, loin des brumeux hivers,
Je laisse ici un peu de mon coeur comme otage.

A. LANGLOIS
16.5.55

(Engenheiro dos Caminhos de Ferro Franceses, em visita a Portugal)

Sousa Costa

Nas «Filhas do Pecado», verdadeiro «livro do Douro», tem algumas referências, embora ligeiras, ao caminho de ferro:

«O comboio mixto. São horas — solfeja, acordado do enevo pelo silvo da locomotiva e pelo rolar do trovão no silêncio do desfiladeiro, a larva negra, fumegando no rodapé dos pendores transmontanos, daí a nada a sumir-se, e com ela o ruído trovejante, no casulo do túnel que perfurou a escarpa bravia de Campelos» . . . . . .

. . . . . .

E mais adiante:

«Ouve-se o rolar e o apitar do comboio descendente na linha férrea. Os dois entreolham-se, admirando a centopeia nas escarpas. Nisto lá em cima, por obra de sineta do *Ermo*, ressoam, lentas, trémulas, doces, as três invocações do *Angelus Domini*, à hora do meio dia.» . . . . . .

. . . . . .

E esta outra:

«Está tudo chisnado! Co'o jantar feito desde antes do meio dia! O, lá vai o comboio p'ró Porto... — sublinha, ao ouvir um troar de trens de guerra sobre a margem direita do rio; — Passa da meia p'rá uma». . . . . .

E ainda esta

«É verdade que lhe não seria difficil embarcar no apeadeiro da Ferradosa, lá para cima, para lá do *Ermo*, na margem esquerda do Douro, na margem da sua quinta — o comboio transpondo o rio da margem direita para a esquerda sobre a ponte metálica, uns centos de metros acima do Cachão da Valera». . . . . .

. . . . . .

E mais adiante:

«O cachão, inchado, apoplético, iracundo, bolsa montanhas de água no «porto» deserto — num fragor de cem comboios rolando simultâneos em seus carris de aço». . . .

. . . . . .

E já na «Ressurreição dos Mortos», livro anterior àquele romance do Douro do século passado, antes do caminho de ferro, se refere ao início da linha do Douro:

«Fala-se na vinda próxima do comboio — um monstro de aço, de sangue fervente, de entranhas de fogo, a andar por si só e a devorar léguas em minutos. Os velhos arregalam os olhos pávidos, fitam os ouvidos inquietos.

Os novos aguardam, o coração a bater na desordem da incerteza. Já sulca as várzeas tenras do Porto; já rasga as pedreiras negras de Valongo; já torcicola, rumorejante, sobre a aresta fraguenta do rio. A que vem o comboio, porém, naquela hora de agonia, àquela terra de desolação — àquela pobreza, àquela angústia, àquele deserto?

E os velhos, de punhos crispados, de maxilas contraídas, de pupilas fuzilantes, turvadas de dor e pelo desespero, mais uma vez averbam à responsabilidade dos embaixadores de Satanaz — a constituição política, as estradas novas, os caminhos de ferro — as pragas que os afixiam. São o castigo do Senhor. São a confusão de Babel — o homem arrogante tenta de novo a escalada do céu. O céu confunde-o, arrasa-lhe a casa, seca-lhe as fontes, queima-lhe os frutos».

. . . . . .

De um salto, estamos no Alentejo e arquivamos um trecho mais de Sousa Costa: «O Alentejo e a lenda da paisagem monótona», de uma crónica no «Diário de Notícias» de 7 de Janeiro de 1954.

. . . . . .

«Ligado ao Alentejo por aqueles e outros vínculos cordiais despedi-me a custo de Vila Viçosa — onde passei uma proveitosa semana de gozo espiritual e benéfico estudo. Daspeço-me da preclaríssima Biblioteca do Paço Ducal. Da Biblioteca digníssima dos Paços do Concelho — a dar cheque mate a quantas de capitais de distrito! Digo adeus ao castelo da vila, da que foi capital dum reino dentro do reino, na era dos duques de Bragança. Afigura-se-me que paira sobre a praça forte e auréola do Santo Condestável — seu donatário, anjo da guarda da dignidade da pátria portuguesa.

«Desprendo-me de Vila Viçosa no comboio da tarde — que mergulha no mar largo e encinzeirado dos seus espessos e longos olivais.

«Minutos decorridos, o comboio pára. Uma voz apregoa na gare:

«Ameixial! Ameixial!

«O pregoeiro lembra-me a batalha do Ameixial — a brava peleja que deu ao conde de Vila Flor a vitória sobre o Exército de D. João de Áustria, em nome de el-rei D. Filipe de Espanha a pôr embargos à Independência lusa, restaurada no Dezembro de 1640. Já à saída de Vila Viçosa reverenciara os Montes Claros — onde a espada triunfante do marquês de Marialva traçara o último capítulo dessa guerra gloriosa. Cuido-me a ler a «História da Restauração», ilustrada ao vivo.

«De novo em marcha, entro no morgadio de Estremoz. Fito o soberbo castelo, uma das jóias mais valiosas da nossa arquitectura militar. Ergue-se no dorso de suave colina, onde já não tem que fazer. Já lhe não pertence velar pelo matrimónio do burgo opulento. Vive das recordações do passado. Apartamos, entre tantas, a de ter sido a primeira estação, florida de promessas, dos amores de Leonor Teles e do Con-

de de Andeiro — amortalhados nos Paços de Apar S. Martinho, sua derradeira e trágica estação, pelo braço sanesdor do Mestre de Aviz.

O comboio rasga outra vez o silêncio da campina — silêncio grandioso, que sorve dum trago o trovão instantâneo. Admiro e louvo os campos arrabaldinos, ricos de frescos pomares. Pergunto a mim mesmo se as fontes de Sintra — vigor juvenil da exuberante vegetação do «glorioso paraíso», cantado por Byron — não teriam sido transferidas para os vergéis deste rincão alentejano.

A locomotiva rola, arqueja, grita. Parece tomada de fúria, devorando de estação a estação troços enormes da vasta planície, na ânsia de atingir e ultrapassar os horizontes longínquos — que fogem dela a sete pés, nunca ultrapassados; só atingidos se um povoado ou maciço de arvoredo lhe interceptam o trânsito; mas, apenas atingidos, transposto o obstáculo, logo desdobrados em novos e insondáveis horizontes.

Nos confins do descampado enxergam-se, mal esboçadas, duas filas de vultos indistintos. Ovelhas a caminho do aprisco? Aproximamo-nos — os vultos a crescerem à medida que avançamos para eles. Monges de longada para o seu mosteiro? Aproximamo-nos mais. Olha! Duas filas de eucaliptos! Muito altos! Perfilados à beira de um riacho morto — à espera de que ele ressuscite e por sua vez lhes mate a sede.

O papa-léguas transpõe a colina em que assenta o castelo de Évora-Monte — jardim das tormentas de el-rei D. Miguel. Ali assinou a abdicação do trono em que reinara — primeiro passo da via dolorosa em domanda do desterro.

Vimieiro. Charneca florida. Dir-se-ia que Florbela Espanca veio aqui, a esta charneca em flor, colher o título, o colorido, o perfume da sua obra-prima — tal a profusão de flores que povoam o deserto, a flor do mentrasto e do tojo, da esteva e do trovisco a desafiarem todas as cores do arco-íris e a tecerem uma colcha capaz de cobrir todos os gigantes da fábula.

Eis-nos na estação da Azaruja. O quê? Um cortejo nupcial? Sim. De uma das carruagens do comboio sai uma donzela bonita, vestida de Primavera. Recebem-na, e seguem com ela, ou atrás dela, quatro, cinco moços solenes nas suas casacas. Ah! Perdão! Não vestem casaca. Vestem *pelico* —trajo regional manufacturado de peles de borrego. Levam ao dependuro rabos de casaca — casaca sem mangas. E cada um destes moços encasacados conduz um embrulho, um volume da bagagem de sua ama e senhora.

«Mais campos profundos. Mais searas intermináveis. Mais montados infindos.

«— Sousa da Sé! — anuncia no cais um ferroviário.

«Olho o lugar, a campina, o perto, o longe — sempre a ler o livro da Natureza, livro sapiente e sem ponto final. Na terra fresca, regada por um riacho, verdejam hortaliças e fruteiras. Não há dúvida: onde vive a água tudo vive e prospera à sua custa.

«Varas de porcos — cem, duzentos por vara — cevam-se na bolota dos azinhais.

«O andarilho retoma a andadura. Acorda do sono uma populosa colónia de sobreiros. Inúmeros troncos à vista aparecem-nos na nudez de Job, após a perda de seus bens. Nus, mas foliões. Dançam o «fandango» à passagem da máquina trepidante. Nus, mas generosos. Uns mãos rotas, estes filhos pródigos da torrão e da seiva. De tempos a tempos tiram-lhes o casaco. Arrancam-lhes a camisa. Deixam-nos quase em carne viva. Não importa! Daí a pouco estão a encomendar camisa nova para a próxima estação; a provar casaco novo, do bom e do melhor—tudo no propósito de os largarem de boa mente, na hora própria, a benefício do refeitório, do pálio rico e do automóvel de raça do seu senhorio.

«Évora ascende, majestosa, no topo de desafogado miradouro — toda vestida de branco. A Catedral levanta a fronte veneranda acima do casario. A Catedral sobreleva a cidade paramentada de lhama de ouro, báculo de oiro em punho, no governo do seu rebanho.

«Saúdo, em meu coração, corações amigos que palpitam

no seio da urbe milenária — museu de padrões de arte, relicário de monumentos históricos.

«Depois, ao enfrentar Vendas Novas, recordo o Duque de Bragança, D. Teodósio I — o «Faustoso». A D. Teodósio ficaram a dever os viandantes do Sul as duas «vendas», ou pousadas, construídas na campina — para que nelas pernoitassem nos dois dias de jornada de Vila Viçosa, ou Alandroal, ou Reguengos a Lisboa.

«Grande Alentejo! Percorro-o há mais de 3 horas, em grande velocidade. Há mais de três horas que revejo olivedos e charnecas, montados e searas servidos pela linha férrea: olivedos maiores do que freguesias: charnecas maiores do que arciprestados, montados maiores do que concelhos: searas maiores do que comarcas. Mais uma vez verifico quanto tudo isto é grande — com seus «montes», alvos de cal, moradias do campaniço, a branquejarem no regaço de frondosas manchas de azinheiras.

«Se viesse dos latifúndios de Beja, dos «barros» de Ferreira era tudo o mesmo, no tocante a dimensões de tudo. Surpreendo-me por isso a perguntar, no silêncio do apuramento de contas, se tem por si a marca da realidade a lenda da monotonia da paisagem alentejana — da província que desenrola à admiração dos nossos olhos tão variados e opulentos aspectos panorâmicos.

«Ela o que é — isso sim! — é grande demais, em cada um desses aspectos, para ser apreciada no relativo conjunto da sua escala de valores. Herdades de léguas! Léguas de charnecas! Não se vê o fim de cada parcela senão ao cabo de ansiosa expectativa. Impossível dominar, num golpe de vista, qualquer dos trechos parcelares deste conjunto de enormes e variadas culturas, de enormes e variados pousios. E daí a afirmação leviana da fisionomia uniforme da grande província e daí a bola de neve da frase feita, do lugar comum nas proclamações da monotonia da paisagem alentejana. E daí a a lenda vulgar, que põe à prova a pequenez do forasteiro na presença do gigante: porque não lhe vê senão os pés, a cuidá-lo só em sapatos.

«A locomotiva arfa, estrondeia, na carreira veloz.

«Monte Branco! Herdade de quilómetros e quilómetros de montados, searas e vinhedos! Poceirão! Quilómetros e quilómetros da vinha e olival! Pinhal Novo! O comboio avança, resfolga, apita. Nunca mais acabam, nesta vasta zona, as filas de arvoredo — as árvore próximas da linha a fugirem ao dragão, ele para a frente, elas para trás, no terror de serem apanhadas e trucidadas na vertigem.

«Barreiro! A noite sobe no espaço, em silêncio. No céu ardem milhões de estrelas. Lisboa surge, para lá do Tejo. Aparição fantástica! Surge constelada de luzeiros! Ia jurar que não esqueceu ainda as apoteoses aos semi-deuses da India e Brasil».

Miguel Torga

Voltemos à linha do Douro, com Miguel Torga, que em um romance publicado não há muito, — «Vindima» nos dá uma interessante e viva descrição de um comboio repleto de passageiros, como todos nós conhecemos... :

«O comboio partiu abarrotado, mas logo na estação seguinte foi invadido por uma avalanche de gente, malas, cestos, sacas e embrulhos.

— «Não há luguar! Não há lugar!» — gritavam os de dentro, numa defesa conjugada.

— «Tenham paciência, nós temos de caber»...

— «Está tudo cheio!»

— «Pagámos os nossos bilhetes, e não podemos ficar em terra! Tenham paciência...»

— «Vejam lá se conseguem» — resignavam-se por fim os ocupantes, de mau modo. Os de fora, então, a ombros, a pragas, a desculpas e a sorrisos, iam-se apossando dos seus direitos, trilhando e submergindo os direitos dos outros.

«O Sr. Lopes, apertado entre dois corpos vizinhos e dois cabazes, nervoso, olhava os assaltantes. Gente miserável, suja, magra, numa ânsia dolorosa de viver e de chegar.

— «Ó senhor, aqui é primeira!...»

— «Quero lá saber!»

«Um inglês, em frente, de olhos azuis e vagos, contemplava friamente a barafunda. A mulher do Sr. Lopes, a D. Maria Jorge, ao lado dos filhos, lia um manual da Ordem

Breve Bosquejo histórico da Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro

Pelo Engenheiro MANUEL BOTELHO DA COSTA
da Divisão de Exploração

Neste mês de Outubro de 1956, em que se comemora o centenário da inauguração do «Caminho de Ferro» em Portugal, não fica fora de propósito apresentar no nosso *Boletim* um breve resumo histórico de um dos principais e mais antigos organismos internacionais ferroviários no qual o nosso País tem representação — a Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro.

São presentemente em número de 4, os grandes organismos ferroviários internacionais europeus: a «Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro»; a «União Internacional dos Caminhos de Ferro»; a «Conferência Europeia de Horários» e a «Conferência Europeia dos Ministros de Transportes».

O primeiro destes organismos que se fundou foi o «Congresso dos Caminhos de Ferro» que, poucos anos depois, deu origem à «Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro», único organismo internacional de que nos ocuparemos no presente número do *Boletim* que, sendo um número especial, dedicado ao Centenário dos Caminhos de Ferro, não pode òbviamente dispor de espaço para artigos extensos.

O nosso Continente oferece, sob o ponto de vista político, um panorama muito diferente do dos outros Continentes. Com uma superfície muito menor do que a da América do Norte, por exemplo, a Europa apresenta-se dividida em um muito maior número de países e, por consequência, apresenta um número muito maior de barreiras de todas as espécies à expansão de tráfego internacional por Caminho de Ferro.

Se ainda hoje são diferentes as legislações aduaneiras, as de polícia e exploração de Caminhos de Ferro e outras mais, muito mais diferentes eram nas primeiras décadas que se seguiram ao aparecimento do Caminho de Ferro, não podendo admirar, portanto, que espíritos esclarecidos e ávidos de conseguirem para a Humanidade todos os benefícios que um meio de transporte como o comboio era capaz de oferecer, numa época em que ainda se não conhecia o veículo automóvel e nem sequer se vislumbrava o avião, tivessem estabelecido as bases de um organismo internacional que, com o concurso de delegados de todos os Estados e de todas as Administrações interessadas, pudesse estudar os problemas mais importantes de Caminhos de Ferro sob o ponto de vista internacional e procurasse, não digo anular, mas suavizar o mais possível as barreiras a que acima faço referência, por forma a que o Caminho de Ferro não fosse sòmente um instrumento importante de transporte dentro de cada País, mas passasse também a ser um instrumento de transporte internacional da maior importância.

Estava-se em 1885, ano do jubileu dos Caminhos de Ferro Belgas.

Cinquenta anos de Caminhos de Ferro não podiam deixar de ser, para a Bélgica, motivo de justificado orgulho e, como os outros Países já exploravam também a via férrea, pode dizer-se que em 1885 já se tinham

ideias bastante claras sobre a importância deste notável meio de transporte, em especial nas relações internacionais, assim como já se conheciam muitas, e previam algumas mais, das imensas dificuldades que o tráfego internacional teria de enfrentar ao ser forçado a atravessar, desde a origem a destino, inúmeros países de costumes e, portanto, de legislações diferentes.

Para festejar o jubileu reuniram-se em Bruxelas, a convite do Governo Belga, delegados de quase todos os Estados e de quase todas as Empresas de Caminhos de Ferro da Europa e até de outros Continentes. Foi nessa cidade, pois, que teve lugar, em 1885, o 1.º Congresso Internacional de Caminhos de Ferro, no qual se fixaram, desde logo, a data e o local do 2.º Congresso a efectuar em Milão em 1887, ao qual seriam apresentados, para discussão e aprovação, os estatutos de uma Associação Internacional Permanente, cujas bases foram desde logo apreciadas e aprovadas no Congresso de Bruxelas.

Depois do Congresso de Milão, em 1887, e até à eclosão da guerra de 1914, a Associação Permanente promoveu Congressos com regularidade, primeiro de 2 em 2, depois de 3 em 3 e, por fim, de 5 em 5 anos.

Havia-se reconhecido, de facto, que, para o maior número de assuntos a tratar, não era possível, com intervalos inferiores a 5 anos, conseguir trabalhos suficientemente documentados com base na experiência, além de que muitos dos dirigentes de Caminhos de Ferro que, nos Congressos, representavam, ou os Estados ou as suas Redes, não podiam tomar parte em reuniões tão frequentes que, durando, por vezes, algumas semanas e, forçando, pelo menos alguns, a deslocações muito longas, os obrigavam a grandes ausências dos seus Serviços que não podiam deixar de se ressentir com esse facto.

As duas primeiras reuniões que, como já dissemos, tiveram lugar em Bruxelas em 1885 e em Milão em 1887, sucederam-se as seis seguintes: Paris em 1889; S. Petersburgo em 1892; Londres em 1895; Paris em 1906; Washington em 1905 e Berna em 1910.

A eclosão da guerra de 14 não permitiu que se efectuasse a 9.ª Sessão que estava prevista para Berlim em 1915 e a declaração de guerra da Alemanha à Bélgica, a invasão desta pelo exército alemão e as medidas tomadas pelos invasores, tiveram como consequência a paralisação da actividade da Associação durante perto de 5 anos.

Após o regresso do Governo Belga, a Associação do Congresso foi colocada em sequestro ao abrigo da lei Belga de 10/11/1918 porque uma parte dos seus haveres pertencia a súbditos dos impérios Centrais e dos seus aliados.

Dando o sequestro lugar à dissolução e liquidação da Sociedade, as Administrações de Caminhos de Ferro, membros efectivos da Associação e pertencentes a 35 países europeus ou extra-europeus, decidiram que se transmitissem os haveres da Associação para uma outra, criada segundo as mesmas bases da anterior e denominada «Associação Internacional dos Caminhos de Ferro».

Retomada a actividade, a Comissão Permanente da Associação, reunida em 20 de Março de 1920, e após resposta favorável do Governo Italiano, decidiu que o primeiro Congresso a realizar depois da guerra, tivesse lugar em Abril de 1922 em Roma, Congresso que, na ordem cronológica, veio a ocupar o 9.º lugar visto que o que estivera previsto para 1915, em Berlim, não se efectuara, como já tivemos ocasião de dizer.

No entanto, os assuntos que deviam ter sido tratados no Congresso de Berlim, foram mantidos para o de Roma por não terem perdido o interesse e a oportunidade, e os relatores que por qualquer motivo estivessem impedidos de se ocuparem desses assuntos, foram substituídos.

Foi também retomada a publicação das exposições acrescentando-se-lhes, no entanto, os aditamentos julgados necessários para os actualizar.

A Associação Internacional dos Caminhos de Ferro estava pois em condições de prosseguir os seus trabalhos, prestando os mesmos serviços que anteriormente à guerra de 14, de entre os quais é justo destacar a publicação de um boletim mensal e das questões tratadas nas sessões dos seus Congressos, as quais se referem a todos os ramos da actividade dos Caminhos de Ferro, tais como: construção; exploração; administração e legislação.

Os relatórios base para discussão e as re-

soluções tomadas nas sessões dos Congressos são publicadas não só no Boletim como também em separata e são de grande valor porque resultam de inquéritos aprofundados, feitos junto de todas as Administrações de Caminhos de Ferro, por pessoas que participam da vida activa ferroviária, no próprio ramo que são encarregados de expor.

Desta forma foi possível reunir materiais extremamente preciosos que não seria possível reunir sem a existência da Associação Internacional dos Caminhos de Ferro.

Esses materiais foram coligidos e ordenados com muita ciência e talento por especialistas eminentes que nunca teriam conseguido arranjar tempo para deles se ocuparem, dando assim lugar à publicação de os resultados preciosos da sua experiência, se a isso não tivessem sido compelidos na qualidade de relatores, como se de um acto da sua própria função nas redes a que pertenciam se tratasse.

Os seus relatórios constituem uma série de monografias que em conjunto formam uma enciclopédia que todos os dirigentes e técnicos de Caminhos de Ferro têm interesse em possuir. Por outro lado, as discussões nos Congressos, também publicadas no Boletim, deram sempre lugar a troca de impressões que permitiram completar, com grande utilidade, os inquéritos realizados pelos relatores e, portanto, as suas exposições.

Podemos confirmar, pois, o que já em 1893 dizia o jornal *Verein* dos Caminhos de Ferro Alemães: «Ainda mesmo que a Associação não tivesse outras utilidades nem outros méritos do que o de conservar actualizados e o de promover a discussão pública dos verdadeiros tesouros que são os arquivos dos Caminhos de Ferro, a sua existência estaria plenamente justificada».

De resto, uma outra vantagem, não menos importante, da Associação Internacional dos Caminhos de Ferro é a que resulta das reuniões periódicas do Congresso: as relações de amizade que elas permitem estabelecer entre técnicos ferroviários de todas as partes do Mundo, chamados a colaborarem em reuniões onde tomam contacto com os especialistas mais eminentes dos Caminhos de Ferro, tanto no seu próprio ramo de serviço como em outros, dão lugar a que, quando mais tarde venham a necessitar de informações muito especializadas sobre o que se faz em país estrangeiro, sobre determinado assunto, saibam a quem poderão dirigir-se cônscios de obterem resposta pronta derivada principalmente das suas relações pessoais conseguidas através dos Congressos em que tomaram parte.

Seria interessante, digamos mesmo muito útil, para nós, ferroviários, apresentar uma relação dos vários assuntos tratados nas nove primeiras sessões do Congresso a que atrás nos referimos.

Dessa forma, os leitores do *Boletim* poderiam fazer uma melhor ideia do tesouro que, para o estudioso da ciência de Caminhos de Ferro, representa o conjunto das exposições apresentadas pelos relatores e até mesmo a leitura dos relatos das reuniões quer das secções, quer das sessões plenárias.

Não devemos, porém, abusar da hospitalidade que tão gentilmente nos foi proporcionada pelo nosso *Boletim* e, por tal motivo, limitar-nos-emos a terminar este artigo acrescentando apenas que, depois da sessão de Roma que foi a nona e se efectuou em 1922, outras se lhe seguiram tais como a de Londres em 1925; a de Madrid em 1930; a do Cairo em 1933; a de Paris em 1937; etc., etc.

.....

.....

Em próximos artigos, a publicar oportunamente, apresentaremos a relação dos assuntos tratados nas várias sessões do Congresso dos Caminhos de Ferro e procuraremos fazer também um breve bosquejo histórico dos restantes organismos internacionais de Caminhos de Ferro a que já nos referimos e em que a nossa Companhia ou o Estado Português têm assento.

Regulamentação DISPERSA

I — Divisão da Exploração

A — Serviço do Movimento

Ordem de serviço N.º 125 — (Série M n.º 119), de 2-5-956, — sobre a interrupção temporária da via ascendente entre Olivais e Sacavém no dia 4-5-956, e da via descendente, entre as mesmas estações, no dia 5/5 no período das 8-50 às 10-20.

Ordem de serviço N.º 126 — (Série M n.º 120), de 4-5-956, — sobre a interrupção temporária da via descendente entre Olivais e Sacavém, a partir das 8-00 do dia 8-5-956

Ordem de Serviço N.º 127 — (Série M n.º 121), — de 7-5-956, — sobre a interrupção temporária da via descendente entre a agulha 1/1 de Queluz e Barcarena nos períodos das 9-25 às 12-40 e das 14-55 às 17-20 dos dias 9 e 10-5-956.

Aditamento à Ordem de Serviço n.º 122 (Série M n.º 116), de 10-5-956 — sobre o restabelecimento da circulação normal pelas duas vias, entre Lisboa Rego e Braço de Prata.

Ordem de Serviço N.º 128 (Série M n.º 122) de 11-5-956, sobre a interrupção temporária da via ascendente entre Campolide e Lisboa-Rego das 9-15 às 11-15 e da via descendente das 14-55 às 16-55 dos dias 15, 16 e 17-5-956.

Ordem de Serviço N.º 129 — (Série M n.º 123), de 12-5-956, — sobre a interrupção temporária da via ascendente entre Campolide e a agulha n.º 8/10 de Benfica das 9-06 às 11-10 de 16-5 e da via descendente entre a agulha n.º 1/2 de Benfica e Amadora das 15-10 às 17-10 do mesmo dia.

Aditamento à Ordem de Serviço N.º 123 (Série M n.º 117), de 14-5-956, — sobre o restabelecimento da circulação normal entre Cacém e Mercês.

Ordem de Serviço N.º 130 (Série M n.º 124), de 15-5-956, — sobre a suspensão de circulações pela via ascendente entre as agulhas de Amadora das 9-05 às 11-10 do dia 17-5, e pela via descendente das 15-10 às 17-10 do mesmo dia.

Ordem de Serviço N.º 131 (Série M n.º 125) de 15-5-956, — sobre a interrupção temporária da via ascendente entre Mercês e Sintra das 8-30 às 12-30 e da via descendente das 13-30 às 17-20 entre as mesmas estações.

Ordem de Serviço N.º 132 (Série M n.º 126), de 18-5-956, — sobre a interrupção da via ascendente entre Campolide e a agulha n.º 8/10 de Benfica das 9-06 às 11-10 dos dias 21 a 22-5, e da via descendente entre a agulha n.º 1/2 de Benfica e Amadora das 15-10 às 17-10 dos mesmos dias.

Ordem de Serviço N.º 133 (Série M n.º 127), de 19-5-956, — sobre a suspensão de circulações pela via ascendente entre as agulhas da Amadora das 9-05 às 11-10 dos dias 23 e 24-5, e pela via descendente das 15-10 às 17-10 dos mesmos dias.

Ordem de Serviço N.º 134 (Série M n.º 128), de 21-5-956, — sobre a interrupção da via ascendente entre Campolide e Benfica das 9-10 às 12-20 de 25-5, e da via descendente das 13-50 às 17-25 do mesmo dia.

Ordem de Serviço N.º 135 (Série M n.º 129), de 23-5-956, — sobre a suspensão de circulações nas linhas do túnel de Lisboa-Rossio nas noites dos dias 24, 25 e 26-5 entre as 1-50 e as 5-20 horas.

Aditamento à Ordem de Serviço N.º 126 (Série M n.º 120) de 23-5-956, — sobre o restabelecimento normal, pelas duas vias, entre Olivais e Sacavém,

Ordem de Serviço N.º 136 (Série M n.º 130), de 24-5-956, — sobre a interrupção temporária da via ascendente entre Olivais e Sacavém.

Ordem de Serviço N.º 137 (Série M n.º 131), de 24-5-956, — sobre a interrupção da via ascendente entre Campolide e Benfica das 9-10 às 12-20 dos dias 28 e 30-5, e da via descendente das 13-50 às 17-25 dos mesmos dias.

Ordem de Serviço N.º 138 (Série M n.º 132), de 24-5-956, — sobre a suspensão de circulações nas linhas do túnel de Lisboa-Rossio nas noites dos dias 29, 30 e 31-5 das 1-50 às 5-20 horas.

Ordem de Serviço N.º 139 (Série M n.º 133), de 24-5-956, — sobre a interrupção temporária da via ascendente entre Benfica e Amadora das 9-05 às 12-30 do dia 29-5-956, e da via descendente das 13-55 às 17-30 do mesmo dia.

Aditamento à Ordem de Serviço N.º 138 (Série M n.º 132), de 28-5-956, — sobre a alteração das datas de validade para os dias 29, 30 de Maio e 1 de Junho de 1956.

Ordem de Serviço N.º 140 (Série M n.º 134), de 28-5-956), — sobre a interrupção da via ascendente entre Campolide e Benfica das 9-10 às 12-20 do dia 1-6, e da via descendente das 13-50 às 17-25 do mesmo dia.

Ordem de Serviço N.º 141 (Série M n.º 135), de 28-5-956, — sobre a interrupção da via ascendente entre Benfica e Amadora das 9-05 às 12-30 dos dias 2 e 4-6, e da via descendente das 13-55 às 17-30 dos mesmos dias.

Ordem de Serviço N.º 142 (Série M n.º 136), de 28-5-956, — sobre a interrupção da via ascendente entre Campolide e Benfica das 9-10 às 12-20 do dia 5-6, e da via descendente das 13-50 às 17-25 do mesmo dia.

1.º Aditamento à Circular N.º 1103 — de 28-5-956, revalidação até 13 de Janeiro de 1957, dos alvarás de licença de circulação, respeitante a vários vagões particulares.

B—Serviço Comercial e do Tráfego

1.º Aditamento à Tarifa da carreira Barreiro (est.) — Évora (em vigor desde 12-4-1956) — Inclusão de preços para Barreiro.

20.º Aditamento ao Indicador Geral dos Ramais e Cais de Serviço Particular (em vigor desde 19-5-1956) — Anuncia: abertura à exploração do ramal particular «Alverca-Depósito»; Anulação do contrato n.º 1744 relativo ao ramal particular «Ribeiradio-Extremo»; Levantamento do Ramal na estação de Negreios para serviço da Fábrica de Fiação e Tecidos do Rio Vizela, Ld.ª; e transferência dos direitos e obrigações do contrato n.º 1065, relativo ao ramal particular «Monte Redondo-Leal» na parte respeitante a Ramos, Leal, Crespo, & C.ª, Ld.ª, para Crespo, Duarte & C.ª, Ld.ª, passando o mesmo ramal a denominar-se «Monte Redondo-Crespo».

Aviso ao Público B n.º 228 (em vigor desde 1-6-1956) — Estabelece a venda de bilhetes de ida e volta, de 1.ª e 3.ª classes, das estações e apeadeiros do Ramal de Moura para a Ponte do Guadiana.

Aviso ao Público B. n.º 229 (em vigor desde 1-6-1956) — Estabelece a venda de bilhetes especiais de simples ida, de 1.ª, 2.ª e 3.ª classes, das estações de Porto (S. Bento) e Campanhã para as de Barroselas, Darque e Viana do Castelo e para o apeadeiro de Alvarães, ou inversamente.

Aviso ao Público B. n. 230 (em vigor desde 15-6-1956) — Estabelece a venda de bilhetes especiais de ida e volta, de 3.ª classe, de 15 de Junho a 31 de Outubro, das estações de Fafe, Guimarães e Santo Tirso para a de Póvoa de Varzim.

65.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem (em vigor desde 25-5-1956) — Transporte de mercadorias entre a estação de Caíde e o Despacho Central de Lixa.

95.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem (em vigor desde 14-5-1956) — Transporte de mercadorias entre a estação de Celorico da Beira, e os Despachos de Celorico da Beira, Lajeosa do Mondego e Vale de Azares.

123.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem (em vigor desde 28-5-1956) — Transporte de passageiros e bagagens, entre a estação de Lagos e o Despacho Central de Lagos, servindo Bensafrim, Burgau, Barão de São João, Barão de São Miguel, Vila do Bispo e Sagres.

141.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem (em vigor desde 5-6-1956) — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Cuba e Ferreira do Alentejo.

154.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem (em vigor desde 1-6-1956) — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Caxarias e o Despacho Central de Leiria, servindo a localidade de Porto Velho.

187.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem (em vigor desde 25-5-1956) — Transportes entre a estação de Caide e o Despacho Central de Lixa.

300.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem (em vigor desde 1-6-1956) — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Sintra e o Despacho Central de Ericeira.

C — **Estudos e Aprovisionamentos**

Instrução n.º 2637 de 9 de Maio de 1956 — Mudança de discos nas estações da Linha do Sul e do Ramal de Portimão.

Instrução n.º 2638 de 18 de Maio de 1956 — Sinalização da estação de Leixões (Lado da doca da A. P. D. L.).

II — **Divisão da Via e Obras**

Instrução de Via n.º 407 de 11-4-956 — Transcreve a carta n.º 63 788-32.ª, de 6-4-956 da nossa Direcção-Geral, comunicando que foi superiormente resolvido tornar extensivo ao pessoal constante na alínea *c*), da Tabela n.º 3 do A. C. T., o disposto na Cláusula 32.ª do referido Acordo.

Instrução de Via n.º 408 de 11-4-956 — Transcreve a carta n.º 63 788-31.ª, de 10-4-956 da nossa Direcção-Geral, esclarecendo as normas a seguir sobre os descontos nas férias, por faltas, nos termos da Cláusula 31.ª do A. C. T..

Instrução de Via n.º 409 de 20-4-956 — Transcreve a carta n.º 32 886-3-28-D de 12-4-956 da nossa Direcção-Geral, esclarecendo as normas a seguir sobre o desconto nas férias pelas ausências de serviço por motivo de consultas ou tratamentos por indicação dos Serviços Médicos.

Instrução de Via n.º 410 de 28-4-956 — Transcreve a carta de 1-3-956 dos Serviços Médicos, esclarecendo as normas a seguir sobre o preenchimento do mod. S-86 (Guia para exame de sinistrado sem incapacidade para o trabalho).

Instrução de Via n.º 411 de 28-5-956 — Transcreve a carta n.º 16 748-10 de 23-5-956 da nossa Direcção-Geral, comunicando que, enquanto não for revisto o Regulamento Geral do Pessoal, o subsídio para funeral tenha como limite máximo o vencimento mais elevado fixado no A. C. T..

PRESTA UM BOM SERVIÇO À C. P.

RECOMENDANDO ÀS PESSOAS DAS SUAS RELAÇÕES OS:

— BILHETES DE FAMÍLIA

— BILHETES FIM DE SEMANA

— BILHETES DE VERANEIO

— BILHETES QUILOMÉTRICOS

Compensar melhor o espírito de dedicação demonstrado pelos ferroviários

seria um dos cuidados da C. P.

— declarou à Imprensa o nosso Director-Geral

O Sr. Eng.º Espregueira Mendes, Director-Geral da C. P., na data comemorativa do Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal, concedeu ao jornal «Juventude Operária» — porta-voz da Juventude Operária Católica Portuguesa (JOC) — uma entrevista que, pela importância e oportunidade das declarações expostas e pelas referências altamente elogiosas ao trabalho do ferroviário português, muito interessam a todos os agentes do nosso caminho de ferro. Por isso, com a devida vénia, aqui as transcrevemos:

«Juventude Operária» aproveitando a passagem do Centenário da C. P., Organização que ao País tem prestado os mais relevantes serviços através de actividades e iniciativas que lhe são peculiares, julgou oportuno entrevistar o Senhor Eng.º Espregueira Mendes, Director-Geral daquela Organização a cuja história está ligado, há alguns anos.

Amàvelmente recebidos e depois de expostos os fins em vista, o Sr. Engenheiro Espregueira Mendes prontamente acedeu ao nosso pedido.

— O que pensa V. Ex.ª das Comemorações do I Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal?

Que elas constituirão um sinal de presença, de vigor e de vitalidade do principal instrumento de transporte do nosso País, sem desdouro para o transporte automóvel, que, indubitàvelmente, tem contribuído bastante para a intensificação das relações de tráfego com regiões que o caminho de ferro não serve. Por isso tais comemorações merecem o apoio de todos os portugueses, tanto mais que o Governo e entidades oficiais lhe emprestam o brilho da sua presença.

— Há algum programa especialmente elaborado para assinalar tal data?

Não podia deixar de ser.

Desse programa, que se prolongará até ao fim do corrente ano, e que em breve será tornado público, destacamos a inauguração dos serviços de electrificação ferroviária, na linha de Sintra e no troço Lisboa-Carregado, a Grande Conferência Europeia de Horários, Exposições diversas, condecorações de ferroviários, publicações variadas e emissão de medalhas do do Centenário, Selo comemorativo, etc., etc.

— Na opinião de V. Ex.ª quais têm sido os principais serviços prestados pela C. P. à Nação?

Basta repetir o que é do conhecimento geral. Até 1929, os caminhos de ferro eram o único instrumento de transporte acelerado no nosso País. Desde então o transporte por estrada veio enfileirar ao lado dele e, sem dúvida alguma, abstraindo duma acção concorrente que parte dele exerce, veio reforçar e ampliar o papel que o caminho de ferro desempenha no complexo da Economia Nacional.

Não podemos esquecer que nos sombrios dias que sucederam à eclosão do último conflito mundial, a carência de combustíveis e acessórios limitou fortemente a acção da camionagem e por isso o caminho de ferro teve de ser chamado a multiplicar os seus esforços para servir o País, tarefa de que tão satisfatòriamente se saiu.

— Como encara o problema da electrificação das linhas férreas no nosso País?

Sem esquecer que a perseverança daqueles que através da «Sociedade Estoril» conseguiram iniciar a electrificação de caminhos de ferro em Portugal, no troço, Lisboa-Cascais, em 30 de Dezembro de 1926, a electrificação, que em breve será um facto, das linhas de Lisboa a Entroncamento e da Linha de Sintra, a que se sucederá, em programa mais dilatado, a da restante linha do Norte e área suburbana do Porto, constituirá origem de melhoria de serviço, no relativo a velocidade, comodidade, segurança e intensificação de circulações, cujas decorrentes traduzirão um valioso benefício para o Público e para a própria Nação.

— Admitindo que a Empresa atravesse uma nova fase de prosperidade, não será possível melhorar o nível de vida dos Ferroviários Portugueses?

Só as dificuldades, de ordem financeira, em que a Empresa se tem encontrado desde há anos, impediram os corpos dirigentes da C. P. de melhorar, tanto quanto desejavam, o nível de vida dos ferroviários.

A VISITA A PORTUGAL
dum ilustre ferroviário francês

De 4 a 7 de Setembro visitou novamente o nosso País o Sr. Eng.º Louis François Armand, actual Presidente do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro Franceses.

O «Boletim da C. P.» n.º 287, de Maio de 1953, teve já ocasião de publicar a biografia desta ilustre personalidade — então Director Geral da S. N. C. F.

Após curtas férias em La Toja, o Engenheiro Armand e família embarcaram em Pontevedra numa automotora portuguesa posta à sua disposição e, acompanhados pelo Secretário Geral da C. P., Sr. Eng.º Branco Cabral, entraram em Portugal no dia 4 pela fronteira de Valença do Minho.

O ilustre visitante tinha a aguardá-lo em Viana do Castelo dois particulares amigos: o Director Geral da C. P., Eng.º Espregueira Mendes e o Presidente da Câmara Municipal do Porto, Eng.º José Machado Vaz, com os quais almoçou no Hotel de Santa Luzia.

Nos breves dias que permaneceu em Portugal o Eng.º François Armand e família, sempre acompanhados pelo Eng.º Branco Cabral, tiveram ocasião de percorrer parte do norte e centro do País e visitar Caminha, Viana do Castelo, Guimarães, Braga, Porto, Buçaco e Coimbra.

O eng. Louis François Armand com sua família na estação de Cami

Também durante este período nunca o ilustre visitante deixou de se interessar pelos assuntos ferroviários portugueses, sendo alvo da maior admiração e respeito por parte de todos os agentes aos quais, gentilmente, dirigiu perguntas ou saudações.

Ao embarcar em Coimbra em salão especial da C. P. atrelado ao Sud-Express do dia 7, o Eng.º Louis François Armand, despedindo-se do Secretário-Geral da Companhia, teve ocasião de manifestar, de forma bem expressiva, o seu agradecimento e de toda a sua família pelas atenções recebidas e a sua satisfação por tudo quanto lhes fora dado visitar.

Isto significa que se uma nova fase de prosperidade viesse beneficiar a Empresa, um dos primeiros cuidados dela seria procurar melhor compensar o reconhecido espírito de sacrifício, de dedicação e de disciplina, que o ferroviário português tem briosamente demonstrado.

— E de uma maneira geral oferecer melhores comodidades ao Público?

Já de si, a electrificação das nossas linhas, traduz uma melhoria de comodidade para o Público. Mas é evidente que se uma fase de prosperidade surgisse para a Empresa, com ela só o Público beneficiaria visto que a C. P. desde há muito aspira a introduzir nos seus serviços mais aperfeiçoamentos que, não constituindo uma novidade, porque em muitos países já se verificam, não tem sido possível até agora adoptar, em mais larga extensão, por limitação de recursos.

— Que pensa V. Ex.ª do contributo que os Ferroviários Portugueses desde há cem anos vem dando à Empresa?

Com as inúmeras dificuldades que a C. P. tem atravessado não teria sido possível, sem o contributo do denodado esforço do ferroviário português, cumprir, como tem cumprido, a função primordial que ao caminho de ferro cabe no concerto económico nacional.

Há deficiências e que o Público muito justamente nota; mas elas assumiriam um maior grau se não fora a prestante colaboração do ferroviário português de cujo sacrifício, o Público, muita vez, não se apercebe.

— Quer V. Ex.ª através do nosso jornal dirigir algumas palavras ao Público que se utiliza do caminho de ferro?

As minhas primeiras palavras para o Público são de agradecimento pela compreensão que tem demonstrado perante as perturbações de serviço, que trabalhos da natureza e extensão daqueles que estão em curso, forçosamente provocam sempre. É um sacrifício temporário, que será bem compensado pela melhoria de serviço que a electrificação vai consentir.

Direi, ainda, que a C. P. mantém, como sempre, bem viva a máxima que superiormente comanda toda a sua actividade e que é — Servir.

Em obediência a este princípio a Empresa está convicta que o dia de amanhã proporcionará condições favoráveis ao aperfeiçoamento constante dos seus serviços, o que, de certo, o Público devidamente apreciará.

Condensado por JOSÉ JÚLIO MOREIRA

■ As escavações para a construção do túnel do Rossio começaram no dia 25 de Junho de 1887, tanto do lado de Lisboa como do de Campolide. O encontro dos trabalhos, no meio do túnel, deu-se na noite de 24 de Maio de 1888.

A primeira travessia efectuou-se em 8 de Abril de 1889, em comboio especial que saiu de Campolide.

A inauguração oficial da linha Urbana, incluindo a nova estação central de Lisboa-Rossio, quase inteiramente concluída, fez-se a 11 de Junho de 1890.

O túnel (o maior de Portugal e com a extensão de 2.612 metros) possui um desnível de vinte e cinco metros, de Campolide, descendo a Lisboa-Rossio, o que representa a altura de um sétimo andar entre as duas estações.

■ *Um grande incêndio devorou quase por completo, em Outubro de 1895, as Oficinas de Santa Apolónia, nas quais se procedia a todas as grandes reparações de locomotivas e de carruagens da Companhia.*

■ No ano de 1899 foi criado o rápido Lisboa-Porto (até Campanhã), com a velocidade comercial de 48 quilómetros à hora. Em 1913, a velocidade atingia 61 km.

Em 1907, o rápido passou a ser duas vezes diário em cada sentido.

Pouco depois, o prolongamento do Sud-Express até ao Porto constituía uma terceira ligação diária para a capital do Norte.

■ *Em 1904, a Companhia foi dotada de quatro automotoras a vapor, sistema Purrey.*

Fizeram-se experiências em quase todas as nossas linhas. Os resultados não foram satisfatórios.

Passados alguns anos, procedeu-se à desmontagem dos motores e caldeiras e aquelas passaram a ser utilizadas como carruagens de 3.ª classe.

■ Quando foi estabelecido o Sud-Express, em 1895, a velocidade comercial até Pampilhosa era de 46,5 km à hora. Passou a ser de 73,2 km em 1913 e de 78 km em 1914.

O glorioso dramaturgo e poeta D. João da Câmara, em Julho de 1878, com 26 anos de idade, era ferroviário (condutor de trabalhos) na construção da parte portuguesa do ramal de Cáceres, que foi aberto à Exploração em 6 de Junho de 1880.

■ À Companhia de Obras Públicas de Portugal foram confiadas, por carta de lei de 19 de Abril de 1845, várias obras, entre as quais a abertura e melhoramento das diversas estradas, bem como a construção de um caminho de ferro, desde as margens do Tejo até à fronteira da Espanha.

Essa Companhia havia sido instituída por decreto de 19 de Dezembro de 1844 e destinava-se a executar todas as grandes obras, para melhoramento das comunicações do País.

O caminho de ferro a construir seria dividido em três secções, com a primeira de Lisboa a Santarém.

Mas, ao serem recebidas as propostas para a construção do caminho de ferro de Lisboa à fronteira da Espanha, verificou-se que só cumpria inteiramente as disposições do programa do concurso a novel Companhia Central Peninsular dos Caminhos de Ferro em Portugal.

Por isso, foi feita a esta a concessão, provisória, ficando, assim, ligados à história dos

caminhos de ferro em Portugal, nos seus primórdios, os nomes das entidades que subscreveram o respectivo termo de concessão, datado de 10 de Agosto de 1852, e que foram: os senhores Presidente do Conselho de Ministros, Duque de Saldanha; Ministro e Secretário de Estado dos Negócios do Reino, Rodrigo da Fonseca Magalhães; Ministro e Secretario de Estado dos Negócios da Fazenda, António Maria de Fontes Pereira de Melo; Ministro e Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros, Visconde de Almeida Garrett; e o Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar, António Aloysio Jervis de Athouguia; bem como os membros da comissão consultiva dos caminhos de ferro, senhores Barão da Luz, Joaquim Larcher, António de Paiva Pereira da Silva e Joaquim Tomás Lobo de Ávila; o Conselheiro Geral da Fazenda, Joaquim José da Costa e Simas, e o Chefe da 2.ª Direcção do Ministerio do Reino, António de Roboredo; e bem assim Hardy Hislop, como procurador da referida Companhia Central Peninsular.

■ *A ponte D. Maria Pia, no Porto, foi construída pela casa Eiffel & C.ª, de Paris. Foi projectada pelos engenheiros Gerald Eiffel e Seyrig. A montagem foi feita por 150 operários. O ferro empregado regula por 1600 t, correspondendo 640 t ao arco. O seu custo foi de cerca de 300 contos.*

A construção demorou 22 meses: começou em 5 de Janeiro de 1876 ficando concluída em 30 de Outubro de 1877. A inauguração foi feita solenemente no dia 4 de Novembro de 1877 pelo rei D. Luís I e pela rainha D. Maria Pia, que lhe deu o nome.

■ O regulamento prisional de Osaka, no Japão, permite que os condenados à morte levem um pássaro para a sua prisão.

Na manhã da execução o condenado dá liberdade ao pássaro através da janela gradeada da sua cela.

A ponte de D. Maria Pia, enquadrando-se na paisagem do Douro, encanta quem pela primeira vez entra no Porto por caminho de ferro

Técnicos ferroviários estrangeiros em Portugal

A Conferência Europeia de Horários

Dentro do programa comemorativo do Centenário, realizou-se em Lisboa, de 10 a 20 de Outubro último, a grande Conferência Europeia de Horários dos comboios de passageiros e dos serviços directos para o ano de 1957/1958, que pela primeira vez teve lugar no nosso País.

Cerca de 400 delegados de todos os países do continente europeu estiveram presentes em Lisboa. Acompanhados das suas famílias o número de pessoas orçava por 600.

A inclusão de tão importante Conferência no programa festivo do Centenário foi feita atendendo a que as reuniões de estudo desta natureza — que anualmente se efectuam em sucessivas cidades europeias — chamam a atenção do mundo ferroviário para o País em que as mesmas têm lugar e, simultâneamente, pelos ensinamentos que sempre ditam, muito contribuem para o aperfeiçoamento e valorização profissional dos técnicos ferroviários — no caso presente, dos técnicos portugueses. Mais ainda, trazem ao País um elevado número de delegados, na sua maioria directores-gerais e outros altos funcionários do Caminho de Ferro, muitos dos quais de grande renome internacional — o que muito honra, como é óbvio, o País que os acolhe e a Empresa que os recebe.

A Conferência cujas sessões de estudo se efectuaram repartidas pelas salas do Palácio Foz e da Casa do Alentejo abrangeu dois aspectos distintos: parte técnica — com o estudo de horários dos grandes *expressos* europeus e demais comboios internacionais, com vista à fixação de horas de circulação mais favoráveis e ao crescente aceleramento de muitas marchas — e parte comercial — com o estudo analítico das questões tarifárias de passageiros e bagagens, com o objectivo da sua uniformização e simplificação.

O resultado das sucessivas e exaustivas sessões de trabalhos realizados, foi muito satisfatório.

Como é habitual em reuniões desta natureza, foi preparado um vasto programa de recepção aos delegados e suas famílias, pelo qual lhes foi dado conhecer alguns aspectos turísticos de Lisboa e arredores e que deu ao a mais de uma vez se demonstrar, e de forma exuberante, como é pródiga e gentil a boa e tradicional hospitalidade portuguesa.

Os delegados portugueses da C. P. na Conferência foram os Srs. Eng.os Azevedo Nazareth e Adriano Baptista, Dr. Carlos Albuquerque e inspector Frederico Pires, da Divisão de Exploração.

No último dia dos trabalhos, o presidente da Conferência, Sr. Eng.º Otto Wichser, Director-Geral dos Caminhos de Ferro Federais Suíços — recebeu os representantes da Imprensa. Apresentado aos jornalistas pelo Sr. Dr. Élio Cardoso, que agradeceu à Imprensa a colaboração prestada aos trabalhos cujos relatos deram a nota do interesse real da importante reunião — o Sr. Eng.º Otto Wichser acentuou a satis-

Aspecto da conferência em plena actividade

Os delegados em visita à S. R. F. M. (Sorefame)

Outro aspecto da conferência

Arnaldo Mário Morais de Carvalho

(Agente Técnico de Engenharia)

Com o falecimento deste agente, vítima de brutal acidente quando no exercício das suas funções, no túnel de Lisboa-R., sofreu a C. P. a pesada perda de um dos seus mais dedicados e competentes servidores.

Admitido em 1-4-1945 na extinta Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta como encarregado geral da fiscalização das obras da ponte do Côa, foi ainda naquela emprêsa promovido, em curto espaço de tempo, a Adido Técnico de 3.ª cl. e Adido Técnico de 2.ª cl., respectivamente, em 1-12-1945 e 1-11-1946.

Tendo transitado para a C. P. quando da incorporação dos Caminhos de Ferro, foi promovido a Agente Técnico de Engenharia de 2.ª cl. em 1-10-1955.

Foi sempre um elemento com muito apreciáveis qualidades de trabalho, disciplinado e cumpridor, pondo o maior zelo na execução das tarefas de que era incumbido, algumas das quais de grande responsabilidade, como os que executou no rebaixamento do túnel de Lisboa-R. e estava executando no revestimento interior do mesmo túnel, quando a morte tràgicamente o surpreendeu.

A morte deste «agente competentíssimo, muito zeloso, extremamente correcto e cumpridor» — no dizer do seu Chefe de Divisão — deixa em todos profunda saudade e pesar.

No seu funeral incorporaram-se as mais altas individualidades da Companhia.

fação que ele e os delegados estrangeiros tiveram em se reunir pela primeira vez em Portugal, desde que há 20 anos existe a Conferência, precisamente por ocasião duma data importante para a história dos caminhos de ferro: o centenário do primeiro comboio português. Referiu-se também à importância dos trabalhos realçados pela presença de delegados de 26 países; exprimiu o seu agrado pelo fidalgo acolhimento a todos dispensado pelos portugueses; enalteceu o clima agradável em que decorreram os trabalhos e terminou por, por sua vez, agradecer a colaboração da Imprensa.

A próxima reunião anual da Conferência Europeia de Horários realizar-se-á em Nápoles, em Outubro de 1957.

«Cem Anos de Caminhos de Ferro»

é o documentário cinematográfico que em breve a C. P. vai apresentar a público

Integrado nas comemorações do centenário, está prevista, como já noticiámos, a apresentação pública de um documentário cinematográfico colorido sobre a actividade do nosso caminho de ferro como instrumento de valia e riqueza no quadro de transportes do País. O filme, que em breve será projectado nas telas dos nossos principais cinemas e bem assim no estrangeiro, é uma produção de Filipe de Solms, dirigida por João Mendes, fotografada por Aquilino Mendes e Abel Escoto em Eastmancolor, com música de Shegundo Galarza, texto e locução de Fernando Pessa, registo de som de Hellodoro Pires pelo sistema Reevesound e executada nos laboratórios da Tobis Portuguesa.

Tudo leva a crer que a apresentação deste valioso documentário cinematográfico, além de constituir uma importante jornada de propaganda para o caminho de ferro português, vai merecer o agrado geral do público — já pelo valor do meio de transporte filmado, já pela categoria dos técnicos nele intervenientes que, no capítulo de documentários, sobejas provas de merecimento têm prestado.

Aspecto interior do acolhedor restaurante da estação inglesa de Sheffield

Homenagem dos Caminhos de Ferro Alemães aos Caminhos de Ferro Portugueses

Aproveitando a sua estadia em Portugal, por motivo da Conferência Europeia de Horários, os delegados dos Caminhos de Ferro da Alemanha (Deutsche Reichsbahn) foram portadores dum valioso jarrão em porcelana — assente em base de madeira com dedicatória em placa de cobre — homenagem dos Caminhos de Ferro do seu País à C. P., por motivo da comemoração, em Portugal, do Centenário dos Comboios.

No impedimento, por motivo de doença, do Sr. Eng.º Espregueira Mendes, Director-Geral da Companhia, os delegados foram recebidos na sala das sessões em Santa Apolónia, pelo Chefe da Divisão de Exploração, Sr. Eng.º Júlio dos Santos, que se fazia acompanhar pelos Srs. Eng.os Azevedo Nazareth e Adriano Baptista e Drs. Carlos de Albuquerque e Élio Cardoso.

O Chefe da Delegação Alemã, Eng.º Joachim Freund, com palavras de muito apreço para os nos-

O sr. Eng.º Júlio José dos Santos agradece, em francês, em nome do Director-Geral, a oferta dos Caminhos de Ferro Alemães. Ao canto, à direita, o dr. Élio Cardoso, agradecendo, em alemão, tão cativante gentileza

os Caminhos de Ferro, fez a entrega do valioso presente, em nome da sua Direcção-Geral.

Os Srs. Eng.º Júlio dos Santos, em francês e Dr. Élio Cardoso, em alemão, agradeceram tão cativante amabilidade.

O bonito jarrão foi exposto na Sociedade de Belas Artes, na Exposição «Cem Anos de Caminhos de Ferro em Arte e Recordações».

A primeira locomotiva eléctrica para a C. P., chegada a Portugal, na Estação de Campolide

O «Mistral» e o «Sud-Express», os comboios mais rápidos do mundo

—

A velocidade limite do primeiro vai passar brevemente de 140 a 150 Km-hora

A velocidade-limite do «Mistral», que já é o comboio regular mais rápido do mundo sobre 500 quilómetros, passará dentro em breve de 140 a 150 quilómetros à hora.

Experiências realizadas, segundo lemos no «Figaro», de Paris, tinham permitido, com uma velocidade de 160 Km/h, ligar Paris e Lião em 3,42 horas contra 4,5 horas. Todavia, a velocidade-limite só atingiu os 160 Km/h depois de um primeiro patamar de 150 Km. Os horários de Verão, em 1957, registarão provàvelmente esta aceleração.

Por outro lado o «Sud-Express» que liga Paris a Hendaia por Bordeus, detém o «record» mundial de velocidade acima de 500 Km em tracção eléctrica. Este mesmo comboio, correndo à média de 117, partilha o «record» mundial sobre 700 Km com o comboio americano «City of Denver», rebocado por locomotivas Diesel.

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.
— Possuimos 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)

LUSOLINDO

FÁBRICA MANUAL DE CALÇADO

JOSÉ PINHO DE LIMA

O calçado Lusolindo significa:
Luso porque é produto nacional.
Lindo — porque é inigualável.

Rua Jaime Afreixo, 8 S. JOAO DA MADEIRA

SUMÁRIO

Um Centenário — A apresentação pública de Exposições assinalou as comemorações festivas do Centenário dos Caminhos de Ferro

Edições do Centenário

Desconto aos nossos assinantes

Cem Anos de Tarifas, pelo Dr. Carlos Simões de Albuquerque

Página desportiva, por Carvalho dos Santos

Temas Técnicos — O «calculador» MATISA, pelo Eng.º Alves Ribeiro

Adieux au Portugal

Breve Bosquejo histórico da Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro, pelo Eng.º Manuel Botelho da Costa

Regulamentação dispersa

Compensar melhor o espírito de dedicação demonstrado pelos ferroviários seria um dos cuidados da C. P.

A visita a Portugal dum ilustre ferroviário francês

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

A Conferência Europeia de Horários

Arnaldo Mário Morais de Carvalho

«Cem Anos de Caminhos de Ferro»

Homenagem dos Caminhos de Ferro Alemães aos Caminhos de Ferro Portugueses

O «Mistral» e o «Sud-Express», os comboios mais rápidos do mundo

■

NA CAPA: 2.º Prémio do Concurso de Cartazes do Centenário — de António Nunes d'Almeida

WIESE & C.A, L.DA

Agentes de Navegação Marítima e Aérea

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 tirefundos

MATERIAL FERROVIÁRIO

Rua do Alecrim, 12-A LISBOA

Telefone: 3 4331