

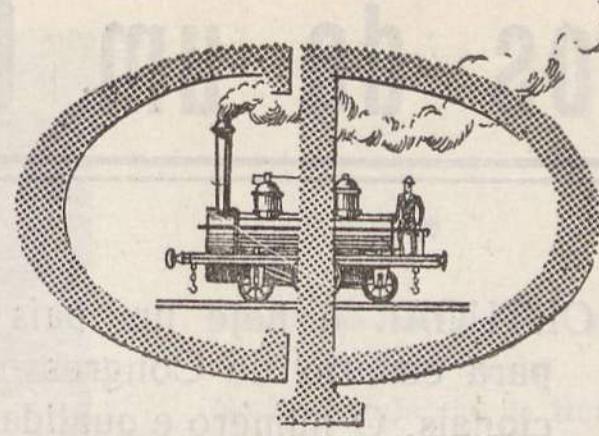
BOLETIM DA CP.



OUTUBRO 1957

NÚMERO 340

Boletim da



N.º 540 • OUTUBRO 1957 • ANO 29.º • PREÇO 2\$50

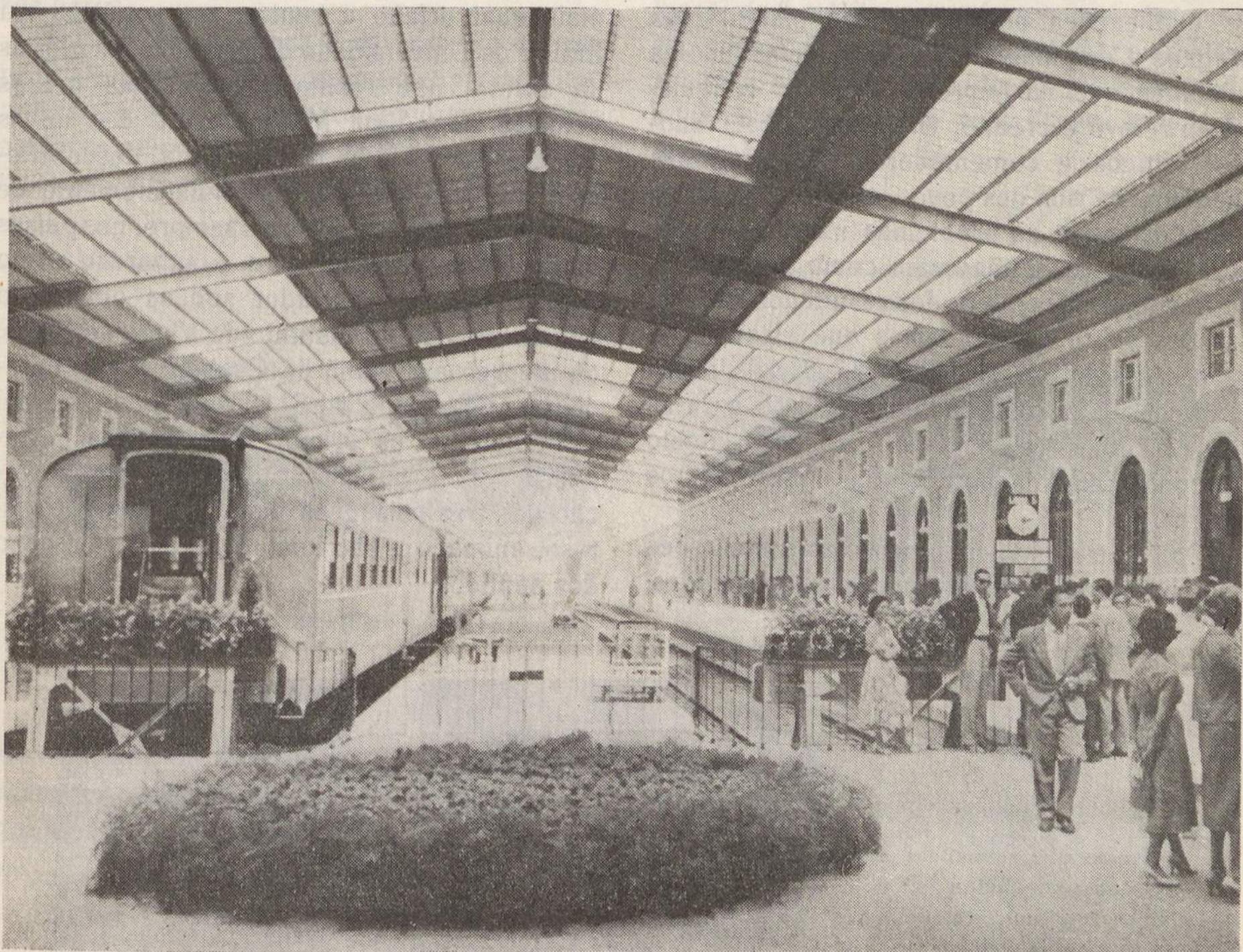
DIRECTOR: ENG.º ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

FUNDADOR: ENG. ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES

Propriedade da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses / Estação de Santa Apolónia / Lisboa
Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» — R. da Horta Seca, 7 — Tel. 20158 — Lisboa

ESTAÇÃO DE SANTA APOLÓNIA



Têm prosseguido em ritmo acelerado as obras de embelezamento e ampliação das velhas instalações da estação de Santa Apolónia, hoje a estação n.º 1 da capital. O cais com a nova cobertura e pintura cinzento e verde, oferece já este excelente e acolhedor aspecto, que flores dispostas em canteiros permanentes mais fazem realçar. Nas obras de arranjo da estação estão incluídos um restaurante-bar, uma passagem subterrânea e uma nova saída para a Avenida do Infante D. Henrique.

Ecos de um Congresso Internacional

PORTUGAL é hoje um país preferido para cenário de Congressos Internacionais. O número e qualidade de tantos que aqui se têm realizado dispensa que se demonstre minuciosamente a afirmação. Mas, de entre tantos, pela possibilidade de que dispõem os seus componentes, de projectar, valorizar ou denegrir o que viram ou sentiram, afigura-se-nos que merece especial menção, numa publicação como esta, o recente Congresso Internacional dos Redactores-Chefes. Incluindo, entre os congressistas, Directores, Subdirectores ou Redactores-Chefes de publicações periódicas das mais largas tiragens e das mais amplas e variadas índoies — nomes que na Imprensa Mundial conquistaram relevo e crédito, viajantes e observadores, críticos e comentadores dos diferentes aspectos da vida dos povos, autores discutidos e que discutem os problemas mais candentes do Mundo — o que levaram como recordação de Portugal, para além dos resultados das discussões sobre os problemas que estavam na base das suas reuniões congressionais há-de frutificar, quer como motivo imediato para as suas crónicas de viagem, quer como fundo de conhecimentos gerais nos seus trabalhos futuros.

Ora, entre as visitas, passeios e excursões que fizeram ou lhes foram proporcionadas,

merece especial menção a longa jornada ao Centro e Norte do País, efectuada em comboio especial, com digressões parciais à volta de Leiria — Fátima, Batalha, Aljubarrota, Alcobaça e Nazaré — e, do Porto à região nortenha — Vila do Conde, Póvoa de Varzim, Viana do Castelo, Ribeira Lima, Braga, Guimarães e Santo Tirso, onde lhes foi dado ver, ainda que de relance, um pouco do viver da população, da paisagem e dos monumentos locais.

As gravuras que ilustram estas notas mostram, com evidência, as reações dos congressistas em alguns dos locais da digressão: Foram qual orfeão a cantar, no sopé da Via Latina da Universidade de Coimbra, as glórias da cultura que restila das próprias pedras vetustas da «Alma Mater» como das novas construções da Urbe Universitária, descontraídos no Porto, saboreando, num momento de repouso, o «Porto» que nem sempre, nos países donde vinham, é tão puro e saboroso como num armazém exportador sob os olhos e o olfacto atentos do Instituto do Vinho do Porto, ou alegres em Viana do Castelo, nesse miradouro privilegiado de St. Luzia, onde lhes foi dado admirar os primores da cozinha portuguesa para o paladar, o encanto da conjugação das três paisagens para os olhos e o vistoso, animado e sôfio folclore local para o gozo dos sentidos.

Congresso Internacional dos Redactores-Chefes
Os congressistas «posam» nas escadas da Via Latina da velha Universidade de Coimbra





Congresso Internacional dos
Redactores-Chefs
No Terraço-Jardim do Hotel
de Santa Luzia — Viana
do Castelo

E tanto o sentiram que ali os vemos na contradança, graciosos e leves como os melhores pares.

A C. P. foi chamada a dar o seu concurso para a organização do comboio especial e não regateou esforços e boa vontade para que tudo corresse pelo melhor, o que, felizmente, aconteceu. E porque o grato prazer que nos coube,

merece registo neste «Boletim», que também é órgão de Imprensa, fiel ao seu dever e orgulhoso dos méritos que foram superiormente reconhecidos a quantos intervieram na organização e na efectivação da agradável jornada, aqui deixamos, nesta nota breve, notícia do acontecimento.

A.



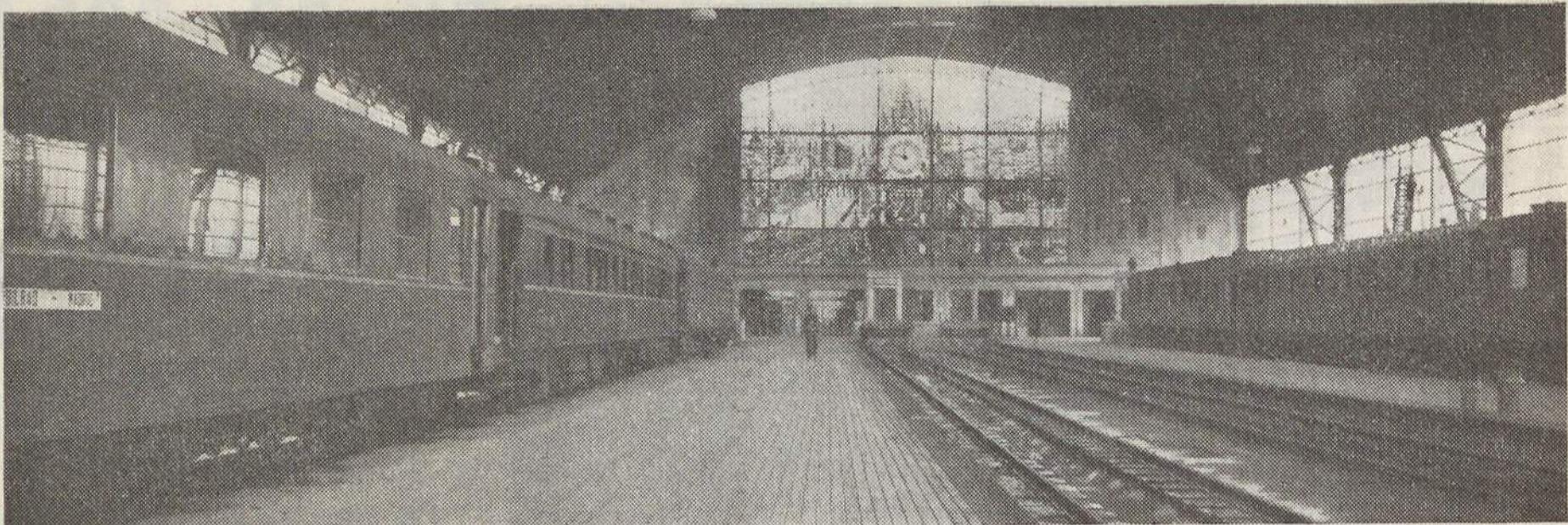
Telefone nos «rápidos» alemães

A telefonista da Central de Düsseldorf não hesita um instante quando lhe pedem o número 161914, sem se indicar a localidade. Alguns segundos mais tarde, a secretária do comboio responderá «com quem deseja V. Ex.^a falar?»

A ligação telefónica foi clara e rápida, como se se falasse com um nosso vizinho.

O telefone nos comboios está já instalado em 3 «rápidos» germânicos e com grande êxito. O sistema permite receber e emitir chamadas, até para o estrangeiro.





Estação de Bilbao — Abando

O Progresso dos Caminhos de Ferro Espanhóis

Por ANTÓNIO L. SIMÕES DO ROSÁRIO

DE todas as grandes redes ferroviárias estrangeiras é, sem dúvida, a espanhola aquela que a maioria dos portugueses melhor conhece. Todavia, muitas serão talvez as facetas interessantes da exploração ferroviária espanhola que os próprios ferroviários desconhecem ou que lhes terão passado despercebidas. Por outro lado, a consideração dos grandes progressos recentemente realizados pelos caminhos de ferro espanhóis, contribuiu para que nos parecesse oportuno procurar, nas linhas que seguem, duma e doutra coisas dar uma breve ideia.

A fraca densidade populacional da Península e a sua acidentada orografia impediram que a construção de vias férreas se fizesse nas nações ibéricas com o ritmo que conheceu outros países. As redes ferroviárias portuguesa e espanhola apresentam-se por isso com um carácter lacunar muito acentuado, faltando em ambos os países algumas artérias de grande valia para um conveniente desenvolvimento económico da Península. Às dificuldades inerentes às condições que de tais circunstâncias se derivam, vieram juntar-se em Espanha os estragos produzidos pela Guerra Civil que colocaram os caminhos de ferro espanhóis no mais deplorável estado. A tal situação teve a Espanha que remediar valendo-se unicamente dos recursos próprios, o que ocasionou uma certa lentidão nos progressos que se têm logrado realizar. Além disso, a par da reconstrução e beneficiação completa da rede, tem-se vindo a continuar a construção de novas linhas que, uma vez concluídas, em muito contribuirão para o progresso

não só dos caminhos de ferro como também para o da economia geral do país vizinho.

Não poderemos aqui estudar com pormenor, nem mesmo enumerar, todos os capítulos que nos oferece a história dos caminhos de ferro espanhóis nos últimos anos. A vastidão dum tal estudo levar-nos-ia demasiado longe, tais têm sido os melhoramentos e inovações introduzidos. Mas, quanto tenhamos de deixar inúmeros pontos de lado, procuraremos, não obstante isso dar dos mais notáveis uma pálida e necessariamente incompleta ideia.

* * *

Comecemos pelas instalações fixas, base orgânica de todo o caminho de ferro.

A reforma das vias tem-se feito em todas as linhas principais, o que tem implicado a resolução de inúmeras dificuldades que tem havido que vencer, sendo os trabalhos executados segundo as mais modernas técnicas.

À sinalização antiga, sob muitos pontos de vista assaz defeituosa e incompleta, substitui-se outra, de acordo com as convenções adoptadas internacionalmente, e que proporciona um máximo de segurança e eficiência, sendo, além disso, simples e muito comprehensível. Nos sinais mecânicos, foi instalada a iluminação eléctrica nocturna, o que não só simplificou o seu funcionamento como também melhorou a sua visibilidade; a adopção de sinalização luminosa em conjun-

ção com outros equipamentos de segurança tem alcançado também notável desenvolvimento.

Os edifícios das estações têm sido cuidados por todo o lado. E, se é certo que neste capítulo ainda muito resta para fazer, não é menos certo que muito é o que já foi feito. A maioria das capitais possui actualmente condignos edifícios de estações; e desde estas até às mais pequenas e aos mais modestos apeadeiros, os trabalhos de beneficiação têm sido muito notáveis.

Menção especial merecem os trabalhos de electrificação. A disposição do relevo tornou o traçado da vasta maioria das vias férreas espanholas em extremo difícil e acidentado. Não há, por assim dizer, linha de certa extensão onde se não encontrem pendentes elevadas e curvas de pequeno raio. Dentro do que é regra geral, existem, porém, secções particularmente difíceis e, para vencer as quais, desde há muito se teve de recorrer à tracção eléctrica. Como exemplo, citarei a bela linha do transpirenaico oriental (Barcelona a Puigcerdá, penetrando em seguida em França) que chega a ter rampas de 41 mm/m; outro exemplo é a não menos bela linha de Baeza a Almería, entre Nacimiento e Gádor, a qual tem a particularidade de estar electrificada em corrente trifásica, sistema actualmente obsoleto mas advogado na altura em que foi adoptado (1911) por permitir aliás as vantagens do aproveitamento da corrente industrial à possibilidade da frenagem por recuperação.

Além destas linhas ou troços em que a resistência das rampas não é vencível na prática senão com tracção eléctrica, em grandes extensões da rede a electrificação é sumamente vantajosa não só pelas economias que é susceptível de proporcionar como também pela geral melhoria das marchas dos comboios e das condições de exploração que poderá ter como consequência. A RENFE tem-se preocupado, por isso, com o problema e, em ritmo acelerado, tem procedido à electrificação dos troços com que se franqueiam as cordilheiras periféricas, das zonas industriais e das linhas suburbanas. Dentro desta orientação, foram electrifi-

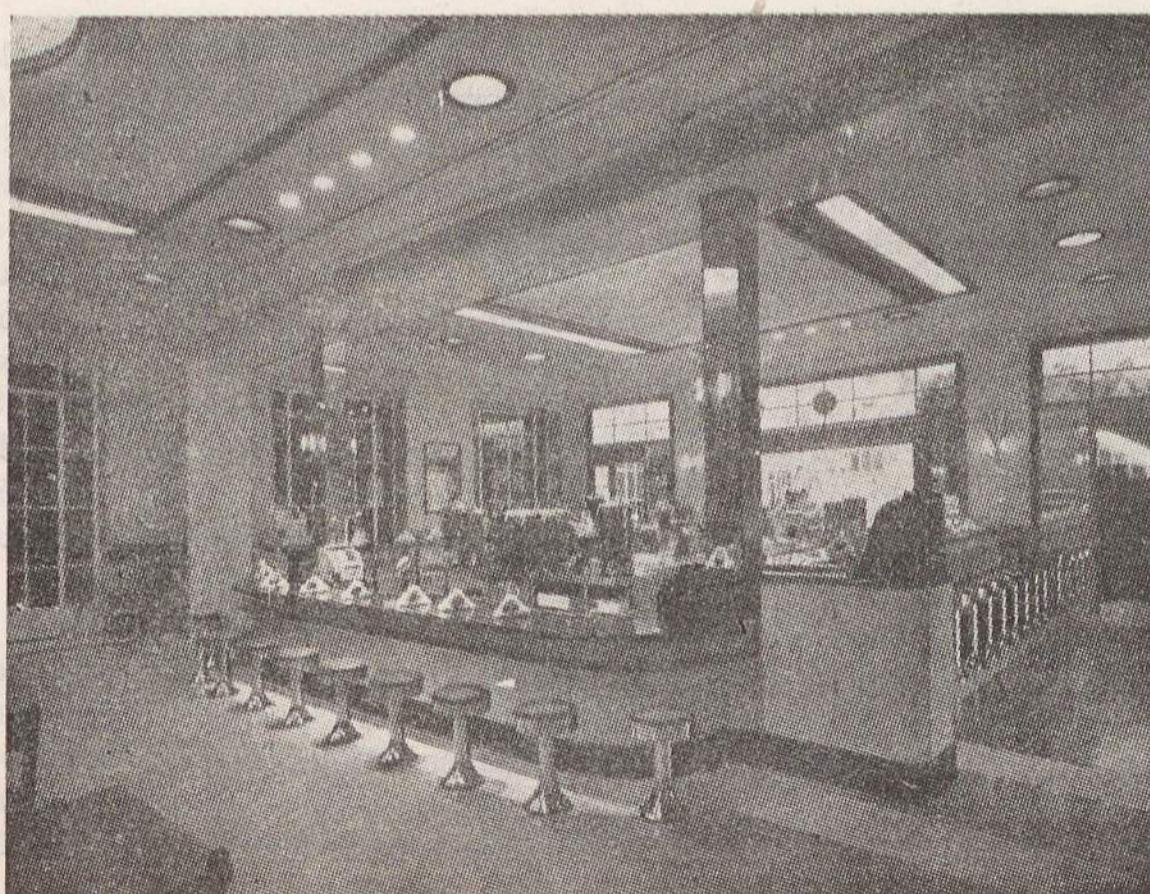
cadas Madrid-Avila-Hontanares e Alsasua-Irun, já há alguns anos; mais recentemente Ponferrada-Leão-Gijón (da qual parte já o estava anteriormente), Alar-Santander, Bilbau-Miranda e a zona Catalã. Actualmente, estão em curso trabalhos de grande vulto na artéria Madrid-Andaluzia, que permitirão num futuro não muito longínquo alcançar com tracção eléctrica as principais cidades andaluzas.

Seria de extensão incompatível com a deste artigo a análise pormenorizada do que a RENFE tem realizado no capítulo do Material e Tracção. Começou-se pela total remodelação das oficinas onde se efectuam os trabalhos de reparação e conservação do material móvel; transformaram-se os depósitos de locomotivas; mecanizou-se o aprovisionamento de combustível; melhorou-se a água fornecida às locomotivas pelo seu prévio tratamento e depuração; e efectuaram-se um sem número de outros melhoramentos.

O parque de vagões foi particularmente melhorado. Aos existentes, além de outras beneficiações, reforçou-se a tracção, o que aliado à ampliação dos resguardos das estações permitiu formar comboios de maior tonelagem; instalou-se freio de vácuo na maior parte do parque, o que tem proporcionado sensíveis economias, tanto em pessoal como pelos benefícios que traz à exploração; e substituiram-se os rodados por forma a poderem suportar maior tonelagem e mais elevadas velocidades.

Com grande êxito têm também sido construídas e utilizadas composições de material homogéneo especificamente destinadas a transportes determinados; e uma empresa particular «Transfesa» dedica-se à construção e exploração de vagões com eixos intermudáveis com os quais não há necessidade de transbordar as mercadorias destinadas a França ou além, o que é de grande interesse em transportes de mercadorias frágeis ou susceptíveis de se deteriorarem.

No material de passageiros a realização mais importante é, sem dúvida, a metalização do parque. As antigas carruagens de madeira, sob muitos pontos de



Interior do excelente bar-restaurante da estação de Madrid-Atocha

vista deficientes, vêm sendo substituídas por carruagens metálicas de tipo tubular que oferecem todas as comodidades e a máxima segurança ao passageiro. Presentemente, a totalidade dos comboios rápidos, expressos, e correios, nas grandes linhas, é formada por carruagens deste tipo. Estas são muito confortáveis e, mesmo em 3.ª classe, os assentos são estofados; em 1.ª classe, existe um tipo especial utilizado para os expressos de noite que proporciona ao passageiro um conforto maior que as que são utilizadas nos comboios de dia: são os chamados «coches-butacas».

A dieselização da rede tem tido também repercussões muito favoráveis. Além de locomotivas «Alco», estão em circulação em Espanha automotoras de vários tipos as quais, assegurando ligações rápidas, proporcionam ao público óptimos serviços, além de representarem para a RENFE apreciável economia sobre os gastos da tracção de vapor. Dentre a multiplicidade de tipos existentes, salientarei, em primeiro lugar, os comboios TAF, irmãos gémeos dos nossos «Foguetes». A

gent». O percurso espanhol é feito em nove horas, com elevada velocidade comercial, se tivermos em conta o desfavorável perfil da linha que percorre. Está em projecto a construção de mais dezasseis composições semelhantes, algumas das quais, por destinadas a percursos nocturnos, serão compostas exclusivamente de carruagens-camas, indo permitir sensível redução no peso rebocado correspondente a cada passageiro transportado.

Vejamos agora, muito rapidamente, alguns aspectos interessantes da organização dos transportes em Espanha. Entre os de mercadorias mencionarei apenas, por extraordinariamente importantes, o transporte de laranjas dos centros produtores aos centros consumidores nacionais e estrangeiros, que é organizado de forma modelar, bem como o do peixe que da costa é transportado ao interior em prazo muito reduzido graças a comboios próprios de marcha acelerada.

No que concerne o tráfego de passageiros, em todas as grandes linhas o serviço oferecido ao público



Interior do comboio TALGO

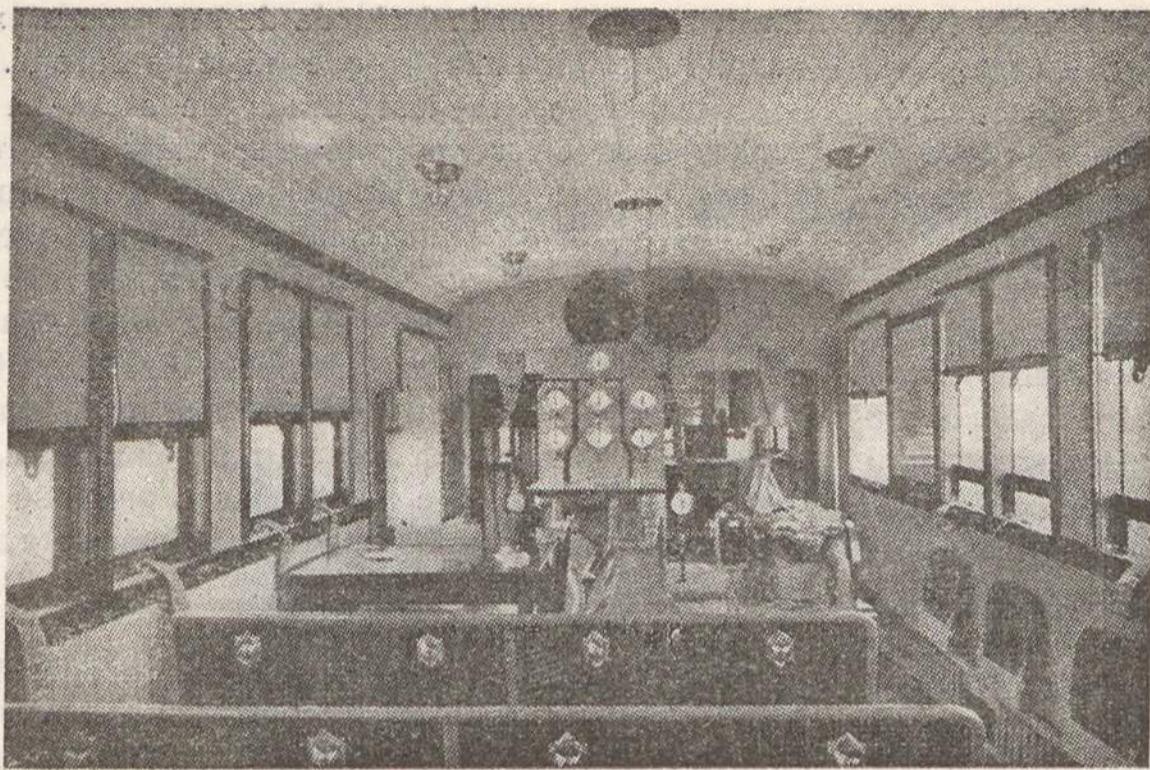
Espanha possui vinte dessas composições que prestam serviço em todas as linhas principais em condições a que adiante nos referimos. Além destas, são também notáveis pela excelência do conforto que oferecem ao passageiro as automotoras recentemente adquiridas na casa Renault e que prestam serviços semelhantes aos dos TAF, mas de menor quilometragem.

Contudo, no que se refere a tracção Diesel, existe em Espanha uma realização extraordinária e de conceção revolucionadora: é o comboio Talgo. Todos conhecem, pelo menos de nome, essa genial invenção dum engenheiro espanhol, que já percorreu em demonstração, as linhas portuguesas. Como, nesta revista, foram feitas já, desse comboio, várias descrições, abstendo-me de as repetir aqui, remetendo para elas os leitores interessados. O Talgo, que dispõe de todos os requisitos para o conforto dos passageiros, tem assegurado, com o maior êxito, o serviço rápido quadri-semanal (diário, durante o Verão) entre Madrid e Irun em ligação com o rápido francês «Pyrénées-Côte d'Ar-

gent». Espanha possui vinte dessas composições que prestam serviço em todas as linhas principais em condições a que adiante nos referimos. Além destas, são também notáveis pela excelência do conforto que oferecem ao passageiro as automotoras recentemente adquiridas na casa Renault e que prestam serviços semelhantes aos dos TAF, mas de menor quilometragem.

é, em geral, muito semelhante. Assim, todas elas têm um rápido-automotor TAF, diurno, tri-semanal (os das linhas Madrid-Barcelona e Barcelona-Valência são diários) em cada sentido, sendo o da linha Madrid-Irun substituído pelo Talgo. Nos restantes dias úteis, circula um rápido com 1.ª e 3.ª classes formado por carruagens metálicas e cujo tempo de percurso é algo maior que o do TAF. De noite, existe, em geral, um expresso com as três classes e camas, sendo desdobrado nas linhas mais importantes por outro expresso, de luxo, com 1.ª e 2.ª classes e camas. Um correio, também nocturno, com as três classes e, às vezes camas, completa o horário.

Nas ligações transversais, o serviço rápido é sempre diurno e assegurado por automotoras, existindo sempre um correio e, muitas vezes, um expresso. Nos arredores das grandes cidades (Madrid, Barcelona, Bilbao) a tracção eléctrica veio permitir a realização de frequentes, rápidos e códigos serviços, que têm sido muito apreciados pelo público.



Interessante aspecto do interior duma carruagem-escola, construída especialmente para a instrução do pessoal do material e tracção sobre o funcionamento do freio de vácuo e dos aparelhos de regulação automática S. A. B.

Com curiosidade citarei ainda o expresso suplementar «Castellano Expresso» que, em serviço combinado com uma companhia marítima, permite aos passageiros procedentes de Nova-Iorque alcançar Madrid com o máximo de comodidade. Esta circulação só se efectua nos dias de chegada ou partida dos barcos e liga Madrid a Algeciras em reduzido tempo.

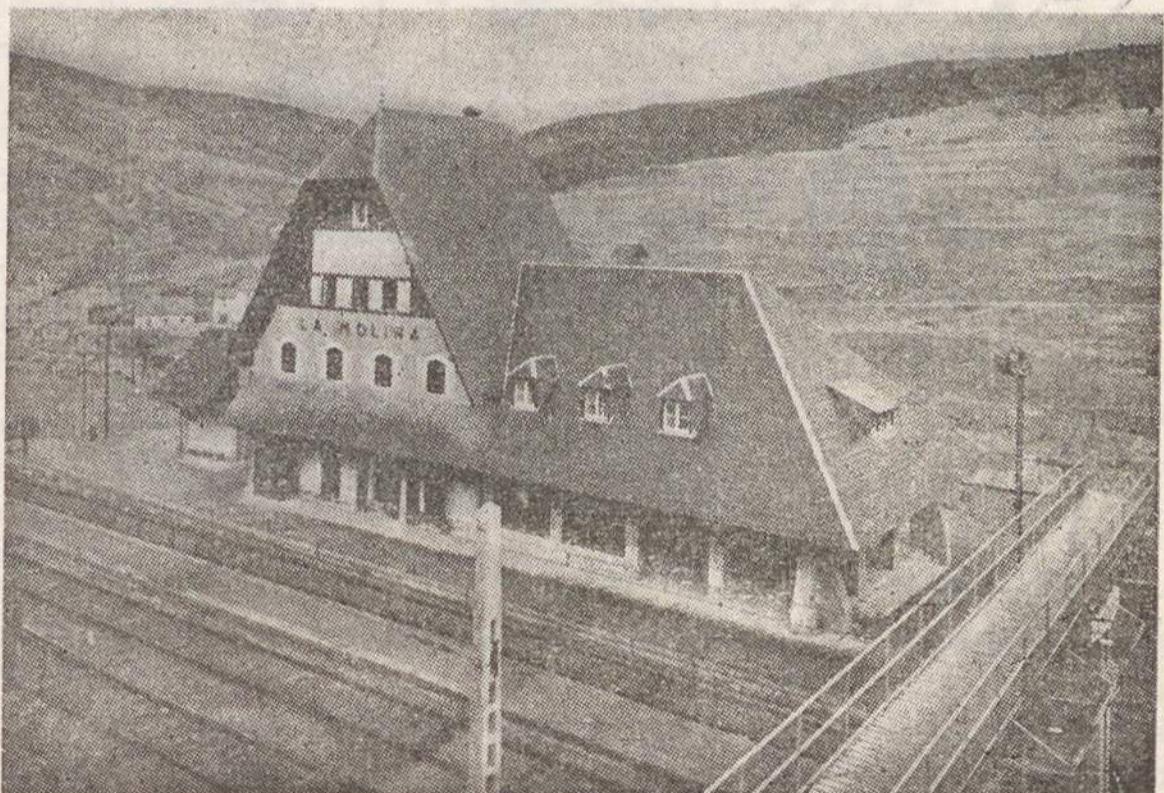
Além da rede ferroviária de via larga, explorada pela RENFE, existem em Espanha cerca de cinco mil quilómetros de linhas de via estreita, parte das quais exploradas pelo Estado, através do Ministério de Obras Públicas. Contudo, a maior parte dela, está nas mãos de empresas particulares. Como existem várias destas linhas de excepcional importância, impõe-se que, pelo menos essas, sejam aqui citadas.

Em primeiro lugar, temos o notável conjunto de linhas de via estreita que vão desde a fronteira francesa (Irun) até Oviedo e Avilés, formando uma cadeia contínua que acompanha a costa cantábrica, com inú-

meras afluentes para o interior. Desde Irun a Bilbau o trajecto encontra-se electrificado; entre S. Sebastian e Bilbau circulam dois comboios diários de luxo em cada sentido que têm carruagens Pullman. Nesta linha inserem-se os caminhos de ferro, também eléctricos, Vasco-Navarro (explorado pelo Estado) que segue para Vitória e Navarra e o do Vale do Urola que serve o famoso santuário de Loiola. Os troços seguintes até Oviedo têm sobretudo um importante tráfego de mercadorias, em especial, o carvão na parte asturiana. Todavia, em todos eles circulam excelentes comboios de passageiros. Entre Bilbau e Santander e Santander e Oviedo, as companhias exploradoras fazem o serviço rápido com automotoras. De Bilbau sai também uma extensa linha de mais de trezentos quilómetros que liga aquela cidade a León e a La Robla, na qual existe um crescido tráfego de carvão.

Na parte sul do país, merece particular referência a rede mineira que converge nos portos de Sevilha e Huelva; mas ainda mais notáveis são os caminhos de ferro de Peñarroya e Puertollano, actualmente explo-

Estação de La Molina na
linha do Transpirenaico
Oriental, famosa pelos seus
attractivos turísticos e electri-
ficada desde há muito.



rados pelo Estado e parcialmente electrificados (para vencer rampas de mais de 40 mm/m). Estes caminhos de ferro drenam os produtos mineiros e industriais da zona Peñarroya e têm também importante tráfego de passageiros para servir os quais se introduziu recentemente um magnífico serviço de automotoras.

Na zona do levante, citarei, em primeiro lugar, a linha Alicante-Denia que, circundando a costa, oferece paisagens de beleza surpreendente. Os arredores de Valencia são duma densa rede electrificada, de via estreita, com intensíssimo serviço de passageiros; para que dele se faça uma ideia, direi sómente que da principal das duas estações que servem estas linhas saem e entram durante mais de set centas circulações. E nessas linhas que circula ainda hoje e em boas condições, o material que foi adquirido para o caminho de ferro de Viana do Castelo a Ponte de Lima e que foi vendido ao se desistir da construção dessa linha. Do porto de Sagunto sai uma extensa linha mineira de mais de duzentos quilómetros de extensão destinada exclusivamente ao transporte dos minérios de ferro das minas de Ojos Negros. Esta linha encontra-se optimamente apetrechada de material, tanto fixo como circu-

lante, e tem a particularidade de ser o mais extenso caminho de ferro mineiro que existe na Europa.

Finalmente, «the last but not the least», na Catalunha duas empresas exploram redes ferroviárias dignas de menção. Os Caminhos de Ferro Catalães são concessionários dum conjunto de linhas que, além de importante tráfego de minerais (carvão e potassa), tem um tráfego de passageiros igualmente volumoso. A secção suburbana das suas linhas está electrificada. Os Caminhos de Ferro da Catalunha exploram, além de duas linhas urbanas, duas outras, suburbanas, todas electrificadas, tendo estas últimas o percurso inicial comum. A importância deve-se principalmente ao tráfego de passageiros.

É desejo do autor manifestar o seu reconhecimento aos senhores José-Maria García-Lomas, Director e Manuel Macías, Subdirector da RENFE pelas facilidades que lhe concederam para poder conhecer a progressiva rede ferroviária espanhola e, outrossim, agradecer aos Directores das companhias exploradoras das linhas de via estreita, as que estes lhe deram para visitar as suas linhas.



— O seu bilhete é de terceira e como é que o senhor vai aqui em primeira?

— Vou muito confortavelmente...

(Do «Diário de Lisboa»)

Os Novos Concursos do «Boletim da C. P.»

Divertindo-se, pode ganhar dinheiro

PRÉMIOS — 300\$00

N.^o
4



COMO SE CHAMA ESTE BARCO?

Para o serviço fluvial entre Lisboa e Barreiro possui a C. P. actualmente 3 barcos de passageiros e 1 rebocador.

O barco que inserimos tem o nome duma cidade alentejana. Foi construído pela Casa Krupp, na Alemanha, em 1931, e possui 2 motores a óleos pesados, sistema Diesel. Foi o último dos barcos a ser adquirido pela C. P. Algumas das suas características: comprimento 38,48 m; largura 8 m; calado 1,95 m; tonelagem bruta 287,7 ton.; Potência dos 2 motores 500 H.P.; Velocidade 22,687 Km/h; lotação: 690 passageiro. Capacidade do depósito de combustível: 11 ton. de óleo ou seja o suficiente para efectuar 250 vezes o trajecto entre Lisboa e Barreiro.

As respostas dos nossos assinantes devem ser enviadas até 31 de Outubro, em postal endereçado ao «Boletim da C. P.» — Estação de Santa Apolónia-Lisboa. Os prémios serão sorteados entre os concorrentes com respostas certas.

Resultado do Concurso n.^o 2

Solução: Eng Eiffel

Assinantes premiados: José Marques Daniel, factor de 2.^a classe, de Vila Nova de Gaia; Saúl de

Freitas, assentador de 1.^a classe no Distrito n.^o 1-B.A.-Figueira da Foz; e Luís Lopes, servente de 1.^a classe, na estação de Alvega-Ortiga.

N. R. — O projecto da ponte D. Maria Pia deve-se ao engenheiro francês **Alexandre Gustave Eiffel**, autor da célebre torre que tem o seu nome, no Champ-de-MARS, em Paris — e não, como erradamente algumas publicações referem, a Gerard Eiffel.

No entanto, para efeitos do concurso, tomaram-se como boas as respostas com a indicação deste último nome, atendendo a que em número antigo do «Boletim» se repetiu, também, esse erro.

Concurso «OS AMIGOS DO BOLETIM»

Conforme temos vindo a anunciar está aberto até as fim do ano este concurso destinado a premiar com valiosas e úteis publicações ferroviárias, os assinantes que proponham novos assinantes.

Propostas

Por 6 ou mais assinaturas — 1 livro da História dos Caminhos de Ferro (valor 1'0\$00), do Eng.^o Frederico Abragão.

(Continua na página seguinte)

PÁGINA DESPORTIVA

Por CARVALHO DOS SANTOS

Nota de Abertura

No passado mês de Agosto, perto de Birmingham, no coração de Inglaterra, realizou-se a maior excursão de escuteiros de todo o mundo, para comemorar o centenário do nascimento de Baden-Powell, criador desse maravilhoso método de educação que se chama «Escutismo».

Dessa reunião chamada «Jamboree» fizeram parte jovens de todo o Universo e de todas as classes, numa comunhão de ideias e sentimentos que poderiam servir de exemplo a toda a humanidade.

A entrevista do mês

Para que nesta série de entrevistas possamos focar todos os sectores desportivos existentes na classe ferroviária, escolhemos para hoje um professor de ginástica, o Chefe de Escritório, Sr. José Júlio Moreira, que é também Inspector de educação física.

Bem conhecido de todos os leitores deste Boletim, pois que já há anos vem mantendo

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

Por 1 a 3 assinaturas propostas — 1 Agenda do Boletim

(valor 20\$00), com as 52 melhores fotografias que figuraram na exposição do Centenário.

Tornar-se-á público, oportunamente, o nome de todos os premiados e do correspondente número de assinantes que propuseram. Para receberem as publicações, que serão imediatamente entregues, deverão os concorrentes enviar as suas propostas — em postal ou carta — para «Concurso dos Amigos do Boletim da C. P.» — Direcção do Boletim da C. P. — Estação de Santa Apolónia-Lisboa.

Tem sido grande a afluência de propostas recebidas e consequentemente muitos os concorrentes premiados, até com todas as publicações.

a secção «Talvez não saiba que...», vai esse nosso companheiro de trabalho dar-nos uma súmula do que tem sido a sua acção em prol da educação física da juventude.

E assim iniciámos a nossa entrevista:

— *Foi desportista praticante?*

— Sim, há quase quarenta anos. Joguei Futebol. Pertenci ao «Académico de Faro» e o meu lugar preferido era o de defesa direito.

— *Dedicou-se depois a outra qualquer modalidade?*

— Deixei o Futebol, mas fui sempre um apaixonado pelos problemas da Educação Física. Por isso, quando se fundou, em Lisboa, a Escola Superior de Educação Física, frequentei-a com grande entusiasmo e nela tirei o curso que me fez professor.

— *Em que ano foi criada essa Escola?*

— Em 1930, integrada na Secção Educação da Sociedade de Geografia.

— *Qual, em resumo, o seu plano de estudos?*

— Havia dois cursos: o de Instrutor (2 anos); e o de professor (4 anos). Exigiam-se provas de admissão, além do 5.º ano dos Liceus, para o primeiro, e o 7.º ano, para o último. Todas as cadeiras tinham exames finais.

— *Onde funcionou?*

— Na sede da Sociedade de Geografia, onde tínhamos um pequeno Ginásio, aliás bem apetrechado, e algumas salas para aulas teóricas. Utilizávamos ainda, por amável cedência, as instalações do Instituto de Orientação Profissional, a piscina termal do Estoril, o campo desportivo do «Sporting Clube de Portugal», o Teatro Anatómico da Faculdade de Medicina e, mais tarde, o próprio ginásio da Escola de Educação Física do Exército. Além disso, eram-nos facultadas as dependências, recheadas de toda a espécie de aparelhagem para «Ginástica Ortopédica»,



O prof. José Júlio Moreira com uma das suas classes femininas, de Alhandra, em 1950

com as lições do meu saudoso e eminent Prof. Doutor Francisco Pinto de Miranda.

— *Quais os Estabelecimentos que actualmente formam professores de E. F.?*

— Apenas o I. N. E. F., que surgiu em 1939.

— *No âmbito do magistério, qual o ramo a que se dedica?*

— Ao da Ginástica Educativa.

— *A todas as categorias de alunos e graus de ensino?*

— Sim: infantis de ambos os sexos, rapazes e raparigas, homens e senhoras.

— *Tem dirigido muitas classes? Onde?*

— Numerosas. Em Clubes Desportivos, Instituições de Beneficência, Fábricas, Escolas, na «M. P.», na «F. N. A. T.», etc.

— *Quantas vezes apresentou as suas classes em demonstrações públicas?*

— Cerca de duzentas.

— *Quais as que julga mais importantes?*

— Não posso responder a essa pergunta. Receio melindrar antigos alunos e alunas de classes que não fossem citadas.

— *A Ginástica musicada merece-lhe especial interesse?*

— Sim, pelos fins educativos que encerra. Conviria, até, não esquecer que foi o Ateneu Ferroviário que apresentou, pela primeira vez

em Portugal, esquemas de Ginástica Educativa completamente musicados, isto é, sem interrupção dos respectivos poemas musicais, elaborados pelos saudosos Maestros compositores Serra e Moura e Manuel Ribeiro, segundo os meus planos de lições, para crianças e senhoras.

— *Em que anos e onde se realizaram essas apresentações?*

— Em 1936 e 1937, na majestosa «Sala Portugal» da Sociedade de Geografia, com grandes orquestras e a assistência do Presidente da República.

— *Algumas das suas classes entraram em concursos?*

— Sim, bem contra a minha vontade. A Ginástica não se fez para concursos.

— *Que posição obtiveram?*

— Nunca perdemos o 1.º lugar. E a minha antiga classe de homens da Fábrica «Cimento-Tejo», de Alhandra, ainda hoje é campeã de Portugal, título que conquistou em dois anos consecutivos (1948 e 1949) nos Concursos de Ginástica promovidos pela F. N. A. T.

— *Alguma vez apresentou classes no estrangeiro?*

— Em Madrid, uma classe de Senhoras, de Alhandra, em 1952, num grande festival pro-

movido pela «Obra Sindical Educación y Descanso, de Espanha».

— *Recorda-se de algum facto passado na sua carreira, que ache interessante contar aos nossos leitores?*

— Recordo-me de que, na noite de 8 de Maio de 1937, na altura em que o Senhor Presidente da República dava entrada na Sociedade de Geografia, para assistir à exibição da classe de Senhoras, um membro dos corpos gerentes

Vivemos momentos de angústia. Mas, Deus deu-me ânimo, Não perdi a serenidade. Começámos, em surdina, a dar conselhos sensatos uns aos outros. E enquanto se trocavam os cumprimentos do estilo, na «Sala da Índia», e se preparava a orquestra para tocar o «Hino Nacional», eis que, como por milagre, aparece uma pasta desgarrada, contendo as músicas tão ambicionadas! Estávamos salvos! O grande público (a ampla sala registava nessa noite uma



A classe de senhoras do Ateneu Ferroviário que, em 1937, se apresentou pela primeira vez em Portugal numa lição de Ginástica Educativa completamente musicada

do Ateneu Ferroviário veio, aflito, dizer-me que tinham desaparecido a partitura e todas as músicas da ginástica; que havia já cerca de meia hora que as procuravam em vão; que seria conveniente anunciar esta falta involuntária; que a ginástica teria de ser dada sem música.

Calcule como fiquei! Perdia-se todo o interesse do festival. O trabalho exaustivo que havíamos tido iria todo por água abaixo.

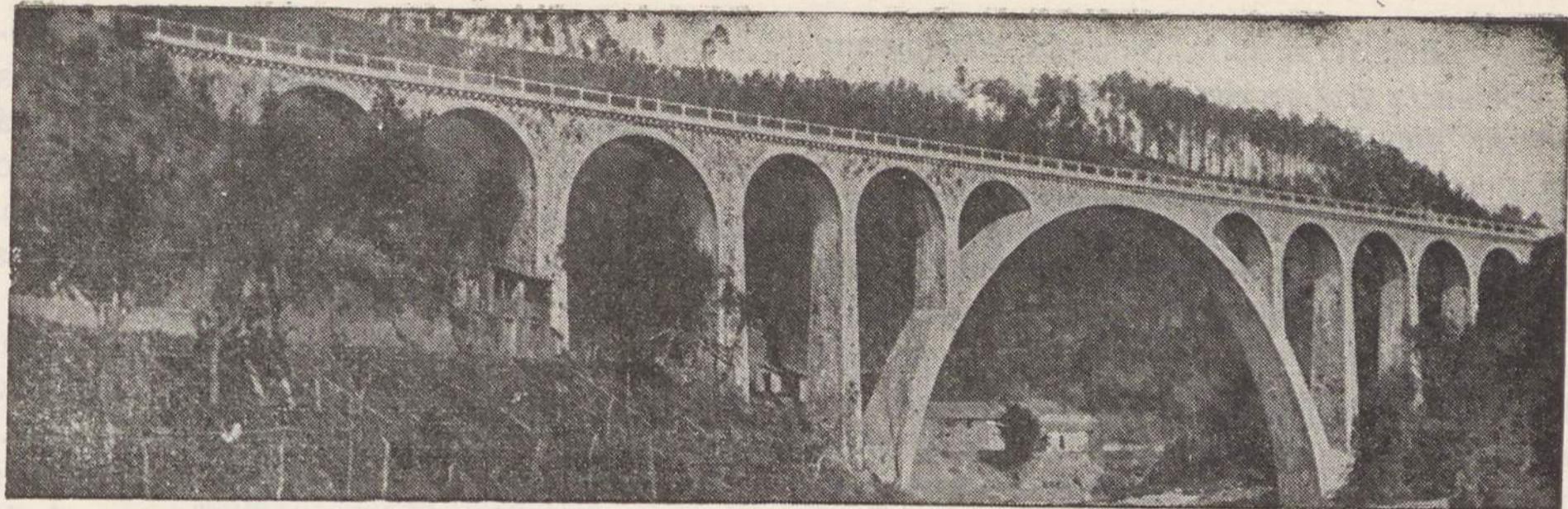
das suas maiores enchentes) nunca soube deste grave percalço.

* * *

E assim demos por terminada esta pequena palestra com um dos melhores professores de educação física dos nossos tempos, carreira que abraçou por vocação e que tem desempenhado de forma a merecer os melhores louvores.

É melhor ser repreendido pelo sábio do que ser enganado pela adulação dos insensatos.

Salomão



A.C.P. e as suas escolas de especialização

Por MANUEL DUARTE GOMES

COM as constantes modificações operadas nos serviços de tracção ferroviária, originadas pela introdução do serviço diesel, diesel eléctrico e muito recentemente da tracção eléctrica propriamente dita, as condições profissionais e técnicas dos agentes de condução, mais vulgarmente conhecidos por *pessoal de máquinas*, tinham necessariamente de ser encaradas, no sentido de lhes ministrarem uns conhecimentos que, embora mínimos — no referente a certos aspectos teóricos — eram exigíveis às novas funções chamados a desempenhar.

Havia que ter em conta, e disso não restavam dúvidas, que o ambiente e meios de trabalho, referentes a normas presentes e futuras de manobrar ou conduzir uma máquina diesel ou eléctrica, eram muito diferentes da antecedente máquina a vapor. Nesta, o maquinista e fogueiro, vergados sob um constante esforço físico, quase sobrenatural, viviam um ambiente de pesado labor, falho de comodidades e extenuante. Suportavam estóicamente o frio, a chuva, o calor, o pó, empapados em suor, óleo e tantos outros inconvenientes, mas sabiam resignadamente cumprir a sua missão, sómente

um dever lhes impondo as suas almas de gigantes: — Servir a Empresa e zelar pela segurança dos passageiros, indiferentes a todo o género de dificuldades e sacrifícios.

É com profunda estima por esses leais servidores da *máquina a vapor*, que lhes rendo a minha modesta mas leal admiração.

Porém, o progresso que tudo transforma e modifica, tinha de ser encarado como uma necessidade premente de renovação, dos quadros da especialidade de condução. Assim a força muscular e a resistência física, que eram condições básicas para a selecção e eleição do pessoal de máquinas, teve de ser revista e adaptar-se às exigências futuras da técnica.

Havia que criar maquinistas *técnico-práticos*, profundamente conhecedores e conscientes da hodierna e futura propulsão ferroviária, quer fosse diesel ou eléctrica, e, portanto, o esforço físico teria de ceder lugar ao esforço intelectual.

A missão chamada a desempenhar pelo actual maquinista, tornou-se importantíssima e representa um elo de ligação, de excepcional valor, no movimento da profunda e com-

plexa cadeia ferroviária. Sem ele, dificilmente a eficiência dos serviços de tracção, poderiam atingir um padrão elevado de exploração e economia.

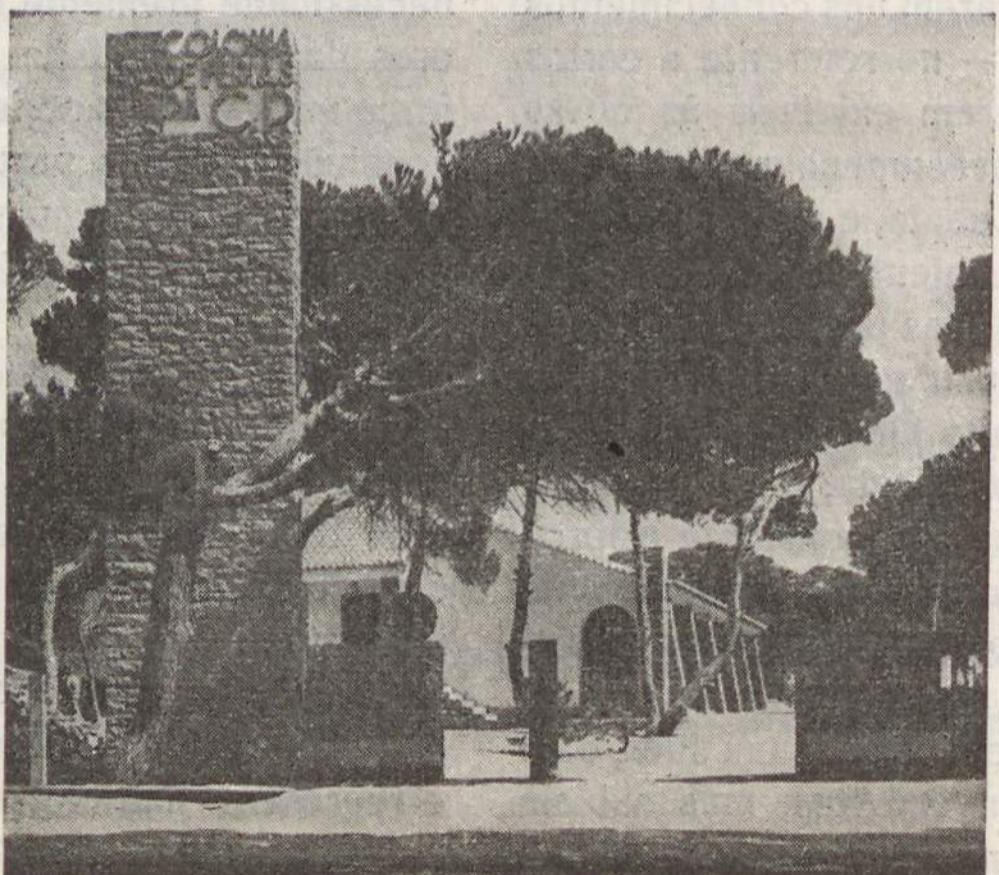
As máquinas que lhe estão confiadas e pelas quais tem de zelar como se se tratasse de uma prenda de inestimável valor, são conjuntos de órgãos mecânicos e eléctricos de precisão e funcionamento delicados e impecáveis. Representam na maioria dos casos, só por si, valor material de muitos milhares de contos, e há, por conseguinte, que tirar delas o rendimento e lucros necessários, sem esforços demasiados nem precipitações de condução, para que as marchas se façam em condições óptimas, criando um clima de confiança para prestígio da Empresa e dos seus empregados.

É inegável, que na tracção diesel ou eléctrica, os factores que contribuem, de uma maneira geral, para uma boa condução, são grandemente facilitados por elementos de automatismo e controlação irrepreensíveis, precisos, matemáticos, mas susceptíveis de falhas. Em contra-partida, exige-se para tal uma atenção e dedicação cuidada nas nanobras dos diversos mecanismos, muitos deles sujeitos a determinadas consequências de operações a executar.

Torna-se premente essa rigorosa coordenação, para que de possíveis erros não se produzam avarias e anomalias prematuras que, com todo o seu cortejo de inconveniências, comprometem o regular e normal andamento do serviço.

Por outro lado, é preciso prever pelos vários sintomas que apresentam os dispositivos de controle e segurança a que a máquina está subordinada, das deficiências de funcionamento que, num intervalo de tempo breve ou longo, se reflectirão na marcha e conservação das locomotivas em questão.

Para fazer frente a estas novas circunstâncias de condução havia que lhe dar solução adequada e rápida. Assim os *líderes da C. P.*, com visão perfeita e clara das necessidades instrutivas dos novos quadros do pessoal de máquinas, em boa hora resolveram fundar os modernos Cursos de Especialização Diesel e Eléctricos, com início das primeiras Escolas de Automotoras por volta do ano de 1947. Nesses cursos, estritamente de especialização, não existia a preocupação de levar o pessoal instruindo, a um estudo teórico profundo, quase sempre estéril, saturante, e exigindo elementos de matemática, física, química e tecnologia, complicados e difíceis. Isto estaria fora do alcance cultural da maioria dos agentes e nem existiria quaisquer vantagens imediatas e positivas na sua ministração. Sómente, interessava sim, que os ensinamentos levados a cabo, fossem úteis, práticos, racionais, e foi o que se conseguiu cumprir, estando portanto de parabéns a C. P. e todos os seus maquinistas e fogueiros que, com a frequência desses cursos, beneficiaram grandemente, de uma elevação cultural e técnica que muito os há-de ajudar na sua futura vida de Ferroviários.





DELEGAÇÃO TURÍSTICA dos Ferroviários

Impressões da Excursão dos Ferroviários Portugueses à Alemanha, efectuada este ano—Heidelberg, cidade romântica

DE todas as cidades alemãs por onde passeei o olhar curioso e ávido de reter tudo quanto a irrequietude da imaginação me prometera, foi Heidelberg a que mais impressionou a minha sensibilidade e melhor correspondeu ao meu conceito de beleza.

Uma suave poesia, dolorida e íntima, escorre das verdes colinas arborizadas que marginam o Neckar e se reflectem nas suas águas plácidas.

De um e de outro lado do rio estende-se, contemplativa, a bela cidade, onde, em tempos antiquíssimos, se estabeleceram os Romanos, os Celtas romanizados e os Germanos.

Só em 1196 as crónicas mencionaram o seu nome. Mas de eras mais recuadas data a sua existência. A cruz de Cristo erguida sobre os altares pagãos destruídos, já em 1094 levava multidões de peregrinos ao convento dos Beneditinos na montanha dos Santos.

Vila de pescadores e de marinheiros antes de ser cidade, Heidelberg, sendo uma estância termal importante, é, sobretudo, um centro universitário famoso.

A sua velha universidade, que os assaltos do tempo não pouparam, foi fundada em 1386 por Ruprecht I e teve um papel preponderante no desenvolvimento de todas as actividades citadinas e na difusão das ideias. A vida movimentada dos estudantes dá-lhe um carácter próprio e inconfundível.

Uma nova Universidade dotada de todas as condições modernas, foi construída junto da antiga.

Também, num edifício moderno, está instalada a nova Biblioteca, que já era célebre antes da fundação da Universidade e foi considerada, no século XVI, uma das primeiras da Europa.

Os seus melhores livros foram oferecidos pelo duque Maximiliano da Baviera ao Papa Gregório XV. Depois dessa mutilação do património espiritual da cidade, uma nova Biblioteca foi fundada e destruída mais tarde por um incêndio. Por fim, o Eleitor João Guilherme criou a que hoje existe ainda, enriquecida desde 1888 com a maior coleção de cantos de amor dos trovadores do século XIV. Parte das obras outrora enviadas para o Vaticano foram-lhe restituídas.

Espalhados pela cidade há vários institutos científicos, belos palácios de diversos estilos arquitectónicos e um museu que conta a história da origem de Heidelberg e da sua evolução através dos tempos: o Museu do Palatinado.

Uma grande praça movimentada — a Praça Bismarck — algumas ruas estreitas e compridas — as mais antigas da velha urbe — a par de ruas largas com grandes estabelecimentos comerciais, completam a fisionomia de Eidelberg, que possui uma bonita, ampla e moderníssima estação ferroviária cuja frontaria é quase toda envidraçada, deixando entrar luz a jorros. Foi construída em 1955 em terreno desafogado, ficando-lhe em frente uma extensa praça.

Tendo passado do culto católico ao luteranismo, tornou ao catolicismo com o príncipe Eleitor João Guilherme, da Casa do Palatinado Neubourg. Os Agostinhos, os Dominicanos e os Franciscanos voltaram aos seus conventos; novas Ordens religiosas ali se estabeleceram. Foram construídas outras igrejas; a de maior fama é a do Santo Espírito.

A cidade foi destruída e reconstruída várias vezes. Teatro de lutas sangrentas, saquearam-na e incendiaram-na soldados doutros países que a disputaram.

As duas últimas guerras, todavia, não lhe deixaram sinais evidentes — apenas a ocupação americana nos lembra a tragédia que atormentou a humanidade na primeira metade do século.

Na encosta que domina a cidade, ergue-se o velho Castelo sobre terreno rochoso a sobressair do verde escuro do arvoredo, cheio de majestade, embora arruinado após múltiplas vicissitudes. Recebeu-o como feudo, do bispo de Worms, em 1225, o duque Luís da Baviera a quem Frederico II entregara o Palatinado. Castelo Feudal (ainda conserva fossos, muralhas, torres) enriqueceu-o o gosto dos príncipes que o habitaram; e, como as reconstruções e os arranjos se sucederam às destruições, acabou por ser palácio de estilo Renascença cercado das construções antigas que remontam à Idade-média.

Uma das suas curiosidades é um tonel gigante com a capacidade de 222.000 litros existentes nas caves. Nenhum turista deixa de o admirar.

As salas do andar inferior foram transformadas em museu: gravuras, pinturas, desenhos, mapas, objectos vários mostram-nos as fases por que passou o Castelo.

Dum largo terraço e dos jardins rodeados de muralhas, a nossa vista abrange um vasto panorama: o rio serpenteante entre margens viridentes; a Montanha dos Santos defronte; em baixo a cidade encantadora da qual parece subir um apelo romântico.

De facto, Heidelberg lembra-nos que alguns poetas e escritores do Romantismo, como Frederico Hölderlin e outros, ali viveram e escreveram poemas inspirados na doce paisagem que a envolve.



HEIDELBERG — Ponte do Rindenhäuschen

Nesse ambiente de tradição e de cultura imbuído de edénica serenidade, o maior dos poetas alemães, Goethe, viveu horas de felicidade ao encontrar a amorosa dedicação duma jovem mulher quando, para ele, a juventude se desvanecia no passado longínquo. Os jardins do Castelo presenciaram o seu enlevo. Um banco com o seu nome foi colocado num dos terraços. E, num muro dos jardins, uma lápida recorda que estiveram ali Goethe e Mariana de Villemer, a sua jovem amiga.

Foi com pesar que deixei Heidelberg, um pesar que se tornaria saudade e criaria o desejo de a tornar a ver. Algo de fascinante nela existe que prende as almas sensíveis: como que uma inefável melancolia a que não podemos fugir e nos faz meditar.

Arminda Gonçalves

Excursão a Sevilha e Grutas de Aracena

Sevilha de contrastes de luz e sombra, impetuosa e ardente; Sevilha ébria de sol, gritante de alegria e vivacidade, dona de uma alma que é uma rubra centelha; Sevilha das touradas, da dança e do movimento, a cujo misticismo religioso se mistura um certo ar pagão, uma turbulência ancestral e um fatalismo árabe, vai receber um grupo de ferroviários portugueses.

No dia 5 do corrente, à noite, 40 funcionários da C. P. e pessoas de família, componentes duma excursão organizada pelo «Boletim da C. P.» e saídos de Lisboa nesse dia, de manhã, farão o seu almejado encontro com a formosa capital da Andaluzia, para uma visita de dois dias.

Antes, porém, percorrerão as «Grutas das Mara-

villas» em Aracena, a mais extensa caverna da península, tão extensa que, para andar os seus mil e duzentos metros de circunferência, são necessários noventa minutos.

Os excursionistas subirão à Torre da Giralda, miradouro árabe do século XII, andarão pelo Alcazar Real e pelos seus maravilhosos jardins, visitarão a velha Catedral, o Parque Maria Luísa, as Praças de Espanha e da América, os bairros de Santa Cruz e de Triana, o monumento túmulo de Gallito e a igreja da Virgem de Macarena.

Irão ainda a San Juan de Aznalfarache, que fica situado a quatro quilómetros de Sevilha, onde se disfruta um admirável panorama.

Tendo entrado em Espanha por Rosales de la Frontera, regressarão por Ayamonte, no dia 8, para fazerem em seguida uma paragem de três horas em Vila Real de Santo António. Dali partirão, de autocarro, para Faro passando por Tavira e S. Brás de Alportel, pois também a bela terra portuguesa merece ser conhecida dos seus filhos.

De Faro para Lisboa, onde chegarão no dia 9, a viagem será feita de comboio.

Passeio à Serra da Arrábida — Circuito dos três Castelos

Como é linda a nossa terra! — pensavam, exultantes, os ferroviários portugueses que no dia 15 de Agosto deste ano fizeram o circuito dos três Castelos, ao qual o «Boletim da C. P.» se referiu no número de Setembro último.

E o seu entusiasmo pelo torrão natal ia subindo à

medida que o cenário maravilhoso se desenrolava. Nem davam conta da passagem do tempo!

Já Sesimbra, de ruas íngremes e estreitas, a equilibrar-se na grande descida para o mar azul e tranquilo, e o seu castelo de surpreendente visão panorâmica ficavam para trás; a estrada coleante, sobre o dorso da montanha, oferecia perspectivas duma beleza temerosa; depois a vegetação adensava-se: iria surgir o Portinho da Arrábida, lugar estupendo onde tudo se conjuga para prender a imaginação e a deleitar.

A arborização da serra, estendendo-se até às escarpas abruptas da costa e descendo até à praia pela encosta que a estrada vai cortando; a areia doirada e fina; a transparência das águas, tão claras, tão límpidas na pequena enseada, que se vê o fundo do mar; a harmonia de todo esse conjunto, de toda essa coloração, que vai desde o verde escuro dos pinheiros até ao azul esverdeado das águas marinhas, desde o oiro da areia ao fulvo lucilar das ondas e ao azul cobalto do céu sem nuvens, davam-lhes uma sensação de doçura e de serenidade.

Na subida da serra em direcção a Setúbal, atingiram o Miradouro do Alto da Serra, altura deslumbrante donde se avista de um lado o extenso vale do Tejo com o casario de Lisboa, ao longe, e os campos matizados das mais variegadas cores, e do outro o vale do Sado até à imensidade do oceano.

No meio dos esguios ciprestes, mancha de branura na verde solidão, o velho convento dos Capuchinhos é um oásis de paz.

Passaram Setúbal, a enamorada do Sado (Braga e Luísa Todi celebrizaram-na); subiram ao Castelo de S. Filipe.

Por fim, Palmela e o seu histórico e velho castelo empoleirado lá no alto, mirante de vastíssimo alcance, puseram fecho no belo passeio que a Delegação Turística dos Ferroviários lhes proporcionou.

Ferroviários franceses em Portugal

Tivemos o prazer de receber no mês de Setembro findo, a nona excursão dos nossos camaradas franceses — um grupo numeroso de trinta e oito pessoas, o maior que, até agora, tem vindo a Portugal,

Chefiou-a o Sr. Roger e foi promovida pela Região Norte da A. T. C. francesa.

Como habitualmente, os excursionistas regressaram ao seu país encantados e sensibilizados com as atenções de que foram alvo.

Viagem à Alemanha do segundo grupo de ferroviários portugueses

Como os participantes do primeiro grupo de ferroviários que tomaram parte na excursão à Alemanha, também os do segundo grupo, no seu regresso a Portugal no dia 15 de Setembro findo, se mostraram encantados pela feliz oportunidade que o «Boletim



As sessões anuais das Conferências Europeias de Horários e Comercial de Passageiros realizam-se este ano em Nápoles de 2 a 12 do corrente. A C. P. estará representada pelos Eng.ºs Azevedo Nazareth e Adriano Baptista e Dr. Carlos Albuquerque, da Divisão de Exploração.

— Para estreia em Lisboa do filme «O FERRO-VIÁRIO», obra prima cinematográfica de Pietro Germi, projecta-se realizar, nos salões do cinema Império, uma exposição de motivos ferroviários. Estarão expostas, entre outras, as fotografias premiadas no concurso organizado, por ocasião do centenário, pelo «Boletim da C. P.».

— O horário actual da Sociedade Estoril comporta 123 comboios entre Lisboa e Cascais e 16 entre Lisboa e Estádio Nacional. Em 1956 mais de 17 milhões de passageiros foram transportados nos seus comboios.

— A Sorefame — Sociedades Reunidas de Fabricações Metálicas, da Amadora — comemorou festivamente, no passado dia 30 de Agosto, a construção da 100.ª carruagem de caminhos de ferro executada nas suas oficinas.

— Eduardo Frutuoso Gaio, antigo Subchefe de Serviço de Contabilidade e Finanças, acaba de publicar, em livro, um valioso estudo ferroviário «Apontamentos da História dos Caminhos de Ferro em Portugal» e que foca com extrema minúcia, especialmente, as comemorações do centenário e o regozijo dos habitantes da linha de Sintra pela electrificação do seu ramal.

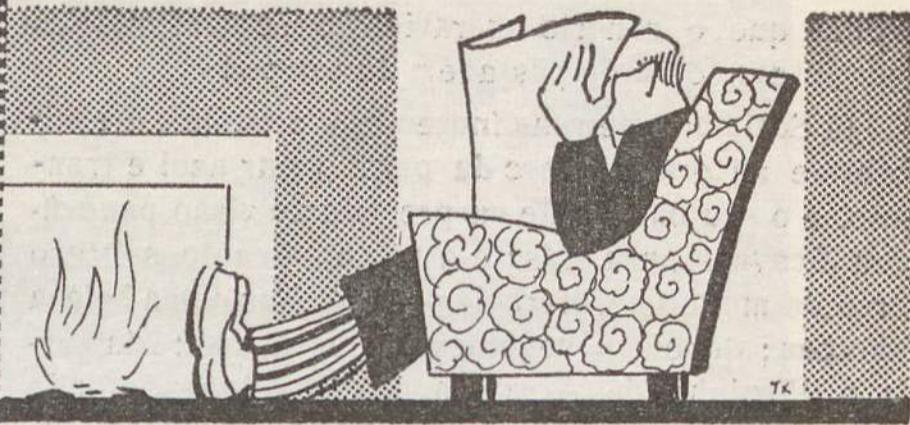
da C. P.» lhes facultou: a de conhecerem algumas cidades da Europa, notáveis pela sua projecção histórica, e algumas regiões cuja paisagem deleitou os seus olhos.

Pareceu-lhes uma fantasmagoria aquela rápida mutação de países e de povos cuja psicologia é, por vezes, antagónica; cidades diferentes na sua beleza, todas com carácter próprio, mesmo as que a guerra quase totalmente destruiu, como Francfort e Colónia; de paisagens contemplativas, como a de Heidelberg e a das margens do Reno, ou repousantes como a da Holanda.

Ao alvorocado anseio de ver algo de novo e de impressivo, correspondeu a realidade maravilhosa.

Não houve, pois, motivo de desapontamento: a excursão decorreu num ambiente de alegria e de óptima disposição.

talvez não saiba que...



Condensado por JOSÉ JÚLIO MOREIRA

■ Os padrinhos, como testemunhas indispensáveis no sacramento do Baptismo, foram instituídos pelo Papa Santo Higino, que reinou nos anos 152 a 154.

■ *O grande imperador Carlos V, que havia abdicado a coroa em seu filho e se retirara para o mosteiro de Yuste, ordenou antes de morrer que se realizassem os seus próprios funerais, tendo a eles assistido pessoalmente.*

■ Uma pequena máquina electrónica alemã, «Smoky», vai revolucionar a campanha eleitoral na Alemanha.

Colocada no alto de uma chaminé, a máquina faz com que o fumo saído descreva «slogans» no espaço e estes contribuam para a propaganda que mais convenha.

■ *Na Suíça, estão em uso, nas estradas, sinais de circulação especiais para daltónicos: (x) um círculo significa vermelho; um triângulo — amarelo; e um quadrado — verde.*

■ A França — cuja economia geral é relativamente vigorosa e próspera — vai receber um empréstimo da República Federal Alemã, para a auxiliar a debelar a crise dos meios de pagamento.

Não existe nada de anormal nesta forma de cooperação europeia, amplamente justificada por uma modificação profunda de um continente — a Europa — que caminha rapidamente para a sua unidade. Todavia, o que surpreende é a vertiginosa recuperação da Alemanha Ocidental, há pouco saída das ruínas de uma guerra que a devastou quase totalmente.

(x) Daltónico — aquele que padece de daltonismo, incapacidade de distinguir cores, ou, mais propriamente, da falta de percepção do vermelho e do verde.

Graças à notável orientação dos seus «Herr Doktoren» do Ministério das Finanças e da Economia, a Alemanha é hoje, dos países da Europa, o que mais vende. Por isso, os seus excedentes monetários se acumulam na União Europeia de Pagamentos.

■ *Há cerca de 18 meses, cinco mulheres inglesas viveram um drama fantástico: souberam que os seus maridos, exploradores missionários da selva amazónica (Brasil), tinham sido assassinados pelos índios Aucas.*

Resolveram, por isso, deslocar-se todas ao Amazonas e, nessa zona dos mártires, prosseguir a missão dos seus maridos: evangelizar as tribos mais selvagens.

Assim, para as viúvas, a missão continua!

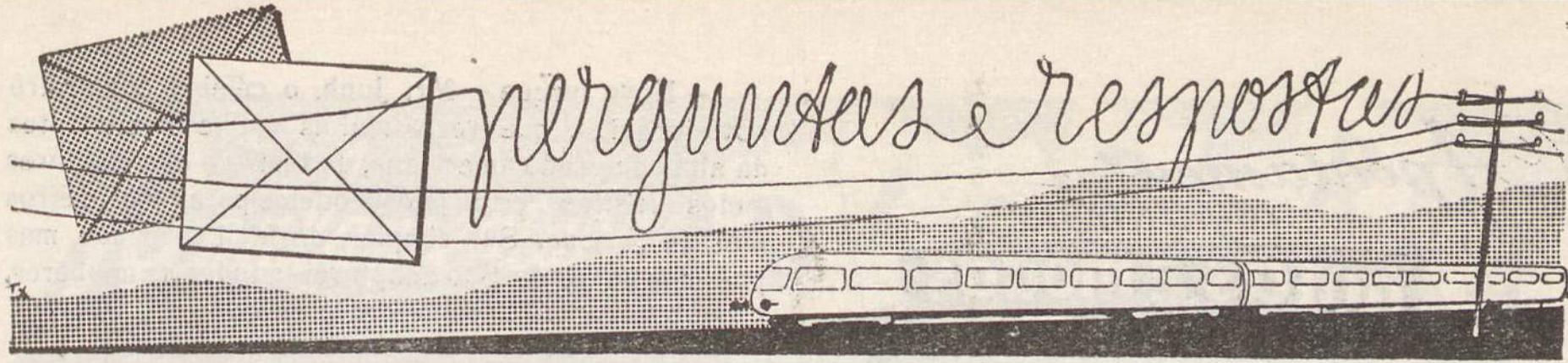
■ Na Argélia, aos especialistas sapadores militares que abrem encomendas suspeitas de conterem explosivos, é concedido o prémio de 250 francos por dia.

■ *O presidente Nasser fez eleger, recentemente, na câmara egípcia, para ocupação de altos cargos, os seus dois irmãos, o seu tio, o seu genro e mais quatro primos.*

■ *O grande artista de cinema, Marlon Brando, que ultimamente visitou Madrid, declarou aos jornalistas: «Foi-me mais fácil conquistar a Espanha do que uma espanhola...»*

■ *Quando do episódio da morte de Jesus Cristo, a Igreja Católica — segundo o Livro de Luís Conde Valez — compreendia apenas cerca de cento e vinte fiéis, entre os quais se contava Maria, os onze Apóstolos e alguns discípulos do Divino Mestre.*

Mas, a luz da sua doutrina irradiou pelo Mundo e, hoje, acalenta a alma de centenas de milhões que a seguem e propagam.



Divisão da Exploração

Serviço do Movimento

Pergunta n.º 255/Cons. n.º 1947 — Peço ser esclarecido como deve ser interpretada a doutrina do art.º 25.º do Regulamento 2, quanto aos primeiro e segundo períodos do mesmo artigo.

Livro de telegramas de serviço geral das estações, ou no livro de telegramas de avanços.

Sou de parecer que deve ser no livro de telegramas de avanços, visto os mesmos fazerem parte das medidas de segurança em que o comboio ou comboios vão circular.

Resposta — O primeiro telegrama a transmitir de harmonia com o art.º 25.º do Regulamento 2, no caso de alteração de cruzamento e a resposta a este, devem ser registados respectivamente nos Modelos M 153 e M 154 do serviço geral, e os telegramas de pedido e concessão de avanço devem ser escritos nos Modelos M 153 e M 154 exclusivamente destinados a este fim como se determina no Art.º 12.º do Livro E 3.

///

Pergunta n.º 256/Cons. n.º 1976 — Por ter dúvidas agradeço ser esclarecido, qual a carga de um comboio entre Albergaria e Caxarias, em dupla tracção pela cauda até ao quilómetro n.º 148, (cimo da rampa), sendo a máquina titular a n.º 872 e a que presta dupla pela cauda a máquina 023.

São 640 tonelada ou 500?

Resposta — A pergunta está incompleta, mas considerando-se as locomotivas providas de areia nos dois sentidos da marcha, a carga é a seguinte:

Titular, grupo 3.º	500 T
Dupla, grupo 11.º	$\frac{1}{2}$ de 280 T
Reboca	640 T

Serviço da Fiscalização das Receitas:

Pergunta n.º 304/Cons. n.º 1979 — Como complemento à minha consulta à qual foi dado o n.º 1523, venho pedir para me ser esclarecido se as latas que transportaram bolachas, quando vazias e simplesmente atadas com corda, podem ser ou não despachadas ao abrigo da Tarifa 8/108, quando o seu peso e dimensões não seja superior ao determinado e cada volume constituído por mais de duas latas.

Resposta — É de aceitar nas condições que o consultante indica.

///

Pergunta n.º 305/Cons. n.º 1980 — Peço informar-me se está certo o seguinte processo de taxa: Pequena velocidade, de Estremoz para Miranda do Corvo, 2 blocos de mármore desbastado, com 3.200 kg. e 3.600 kg.

respectivamente, e 16 barras de ferro laminado com 2 900 kg.

Requisitado um vagão de 10 toneladas
Carga e descarga pelos donos.

Distância 308 kms.
Mármore — Aviso ao Público B 197.

Ferro — Tarifa Geral 3.ª classe

Mármore — preço	$30 \times 308 = 92\$40$	$\frac{92\$40 \times 15}{100}$
	$\times 6,80$	$= 722\$57$
Ferro — preço	$219\$90 \times 2,90$	$= 637\$81$
Manutenção	$8\$00 \times 2,90$	$= 23\$20$
Registo		$5\$00$
Aviso de chegada		$5\$00$
Arredondamento		$\$02$
Total		$1.391\$60$

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

Distância 308 kms.

Agrupamento ao abrigo do Aviso ao público B n.º 94
Mármore B. 197 por 7.100 quilos

Ferro. . B. 171 por 2.900 »

Total	10.000	
Preço	$35 \times 308 \times 7,10$	$= 765\$38$
»	$40 \times 308 \times 2,90$	$= 357\$28$
Registo		$3\$00$
Aviso de chegada		$5\$00$
Arredondamento		$\$04$
Total		$1.130\$70$

///

Pergunta n.º 306/Cons. n.º 1982 — Havendo divergências quanto ao procedimento a seguir, peço o favor de ser esclarecido sobre o seguinte:

Muitas vezes apresentam-se passageiros destinados aos apeadeiros de Sousa da Sé e Monte das Flores, com bagagens para serem despachadas junto dos seus bilhetes, o que tenho feito, indicando, como estação de destino da bagagem, Évora ou Tojal, conforme o caso, observando em toda a escrituração a ficar num ou outro apeadeiro. Ora, sucede haver opiniões em que neste caso, deve passar-se também o bilhete para o destino que foi obrigado a levar a bagagem.

Como não encontro nada escrito que tal determine, agradeço ser esclarecido.

Resposta — Neste caso, podem ser despachadas as bagagens para Sousa da Sé e Monte das Flores (destino dos bilhetes), desde que o seu seguimento seja feito nos mesmos comboios em que seguem os passageiros, e desde que estes se obriguem em destino, a retirá-los do furgão, contra a entrega da respectiva senha. Não sendo cumprida esta formalidade, as bagagens seguirão para a estação seguinte, devendo ser cobrada do passageiro a taxa correspondente ao novo percurso se for devida.

Apontamentos FEMININOS

notas & modas



Por CAROLINA ALVES

A Costura

A mulher de hoje tem ao seu alcance grandes facilidades de se valorizar nesta arte.

Os cursos de corte e costura vieram revolucionar o seu desenvolvimento e abrir caminhos luminosos a toda a mulher que «tenha jeito», libertando-a do terrível medo da tesoura e fazendo-a prosseguir neste campo com segurança.

Estes cursos são da maior utilidade, tanto para a mulher empregada, como para a dona de casa que desejem poupar, permitindo-lhes confeccionar elas próprias os seus vestidos; e são úteis em especial a toda a rapariga que se dedique à costura, desvendando-lhe segredos e tirando-lhe dúvidas e receios.

Representa economia e faz realçar o gosto da mulher.

Quantas, ao frequentarem estes cursos, não terão descoberto a sua verdadeira vocação e arte?!

Quantas, se se dedicassem, não ascenderiam, no futuro, às culminâncias do mundo da Moda, como verdadeiros génios criadores?!

É preciso termos confiança em nós próprias e sabermos do que somos capazes.

Só o conseguiremos trabalhando tenazmente para o aperfeiçoamento da arte, como fazem os costureiros de relevo internacional, de que nos falam as actuais revistas femininas com a maior admiração e das quais a seguir se reproduzem algumas novidades:

— Paris continua a ser a rainha exclusiva da alta costura. As entradas em certas passagens de modelos especiais dos seus principais costureiros — Balenciaga, Balmain, Coco Chanel, Christian Dior, Lavin-Castilho, Paton, Givenchy, Laroche e Jacques Fath — são pagas a 17.000 frs. (cerca de 1.200\$00) e, novidade, esse preço dá direito ao espectador não só de contemplar os manequins mas ainda levar para casa, durante 48 horas, um vestido, para efeito de cópia.

— Ainda em Paris: nota-se grande celeuma entre os dois principais artífices da costura: Chanel e Dior. Enquanto o primeiro, numa atitude revolucionária, permite que em todas as passagens de modelos se copiem os vestidos, Dior, luta tenazmente para que se conserve secreta a confecção dos seus vestidos e só clientela escolhida — em que são excluídas as modistas e proibido o lápis e papel — os possa examinar.

— Eis as características da nova «linha fuso» criada por Christian Dior, para 1958: saia curta, talhe largo para as voltas do dia; busto cingido, saia de roda no estilo do século XVIII para a noite.

Cores dominantes: preto, cinzento, castanho, «beije» e todas as cores brilhantes, com exceção do amarelo e do violeta.

— Nova Iorque — Mr. John, o célebre costureiro nova-iorquino, que veste muitas mulheres elegantes da alta sociedade americana, do teatro e dos melhores meios artísticos, criou já os modelos para os primeiros dias de Outono. São simples, de fácil execução, mas possuem novidade. São adaptáveis a todas as mulheres,



Blusa branca e saia de tecido forte

tendo cada um o seu encanto particular, plenos de feminilidade e graça, com aquele «touch» que lhe é peculiar.

Bolo branco e preto

Batem-se seis claras de ovos em castelo, juntam-se-lhes seis colheres de açúcar, seis colheres de farinha e duas colheres de manteiga derretida. Deita-se metade desta mistura no fundo duma forma untada com manteiga e polvilhada com farinha. Põe-se por cima uma camada de ameixas secas sem caroços e cortadas pelo meio. Cobrem-se com o resto da massa e levam-se a cozer em forno com calor moderado. Depois de cozido desenformam-se e cobrem-se com açúcar refinado.

Regulamentação

DIVISPESA

I — Direcção-Geral

2.º Aditamento à «Ordem da Direcção-Geral» n.º 273, de 2-1-57 — Fornecimentos a prestações.

II — Divisão da Exploração Serviço do Movimento

A) *Ordem do Dia* n.º 4601, 1-10-1956 — Hora legal.

Circular n.º 1110, de 1-10-1956 — Divisão da rede para efeitos de distribuição de material e 1.º Aditamento de 1-1-1957.

Circular n.º 1111 de 15-12-1956 — Substituição do mod. M. 240 pelo mod. F. 116 modificado e novo mod. M. 191.

1.º Aditamento à *Circular* n.º 1071 de 1-1-1957 Distribuição de Material circulante e utensílios.

Comunicação-Circular n.º 890 de 15-1-1957 — Encerados afectos ao transporte de adubos.

9.º, 10.º e 11.º Aditamentos à Comunicação-Circular n.º 886 de 17-10-1956 — Nomenclatura dos modelos da Série M.

Ordens de Serviço da série M. de n.º 376 de 1-10-1956 até n.º 504 de 31-1-1957 — Interrupções e restabelecimentos de via devido aos trabalhos de electrificação.

Instrução n.º 2647 de 16-10-1956 — Sinalização provisória de um desvio da linha de Oeste, para serviço público da Zona Industrial da Venda Nova-Amadora.

Instrução n.º 2648 de 24-10-1956 e 2649 de 30-10-1956 — Indicação sobre sinalização e sobre instalação de cantoamento automático durante o período experimental e 1.º Aditamento à n.º 2649 de 12-11-1956.

B) Movimento — (Estudos)

Instrução n.º 2650 de 26-11-1956 — Sinalização das estações de Benfica, Amadora, Queluz e Barcarena.

Instrução n.º 2651 de 6-12-1956 — Sinalização da estação da Amadora (funcionamento, em regime experimental) e 1.º Aditamento de 19-12-1956.

Instrução n.º 2652 de 20-12-1956 — Estações e apeadeiros com interferência temporária na circulação em via dupla.

3.º Aditamento à *Instrução* n.º 2291 de 23-11-1956 — Sinalização da estação de Barcarena.

C — Divisão (P. M.)

2.º e 3.º Aditamentos à *Instrução* n.º 2607 de 10-11-1956 — Alterações ao Código de Sinais.

Aditamento ao Regulamento 3 de 1928.

1.º Aditamento à *Instrução* n.º 2632 de 27-12-1956 — Cruzamentos em via única.

D) Serviço Comercial e do Tráfego

4.º Aditamento à Tarifa Internacional de pas-

sageiros (em vigor desde 1-11-1956) — Alterações à Tarifa.

2.º Aditamento ao Anexo à Tarifa Internacional de Cupões (T. I. C.), em vigor desde 15-12-1956 — Alterações no Anexo.

1.º Aditamento à Tarifa Internacional de Cupões (T. I. C.), em vigor desde 2-2-1957 — Altera o quadro do n.º 5 do Artigo 1.º, Capítulo B.

3.º Aditamento ao Anexo n.º 3 à Tarifa Internacional entre Portugal, França e Sarre, em vigor desde 2-2-1957 — Alterações no Anexo.

23.º Aditamento ao Indicador Geral dos raios e cais, em vigor desde 19-12-1956 — Substituição de vários contratos.

Complementos a diversas tarifas com «Empresas de Camionagem» — Alterações e ampliações.

Avisos ao Públ. B. n.ºs 234 a 239 — Encerramento de vários Despachos Centrais de Camionagem.

E) Serviço da Fiscalização das Receitas

Circular n.º 1112 de 29-1-1957 — Contrato com os C. T. T.

III — Divisão de Via e Obras

Instruções e Circulares várias, transcrevendo determinações do Conselho de Administração e Direcção-Geral, e ainda: Circulares n.ºs 3502 e 3503 de 9-10-1956 — Dando conhecimento de terem sido dispensados vários suplementares, por irregularidades cometidas.

Circular n.º 3504 de 10-10-1956 — Comunicando o resultado dos exames para Encarregados de Obras, de 2.ª classe.

Instrução n.º 427 de 3-11-1956 — Esclarecimentos à cláusula 9.ª do A. C. T., considerando que o pessoal eventual existente antes do Acordo seja abrangido pelo § 2.º do n.º 3.

Instrução n.º 428 de 19-11-1956 — Determina que os modelos X.44, a partir de 1-12-1956, são autorizados pelas dependências da Divisão, e indica as normas para a sua confecção.

Circular n.º 3509 de 28-11-1956 — Dando conhecimento da cor dos cartões das licenças de trânsito a pé na linha, para o ano de 1957.

Aditamento à circular n.º 3483 de 18-11-1955 — Comunica que a determinação da referida Circular, é extensiva às «auxiliares femininas» que pertencem também ao «Quadro do Pessoal Auxiliar».

Aditamento à circular n.º 3495 de 13-9-1956 — Esclarece que entre os assuntos a tratar directamente pelas Zonas com a Contabilidade e Finanças, estão incluídos os relativos a pedidos de pagamento a herdeiros de agentes falecidos.

EXPRESSO AL

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



António Barata Freire de Lima — Chefe de estação de 3.ª classe em Fig.ª da Foz. Admitido como praticante em 9 de Maio de 1917, promovido a factor de 3.ª classe em 19 de Janeiro de 1920, a factor de 2.ª classe em 6 de Agosto de 1924, a factor de 1.ª classe em 16 de Dezembro de 1929, e a chefe de 3.ª classe em 1 de Janeiro de 1952.



Rodrigo de Queiroz — Revisor de bilhetes de 1.ª classe em Campanhã. Admitido como carregador eventual em 22 de Maio de 1917, passou a aspirante de guarda-freios em 12 de Agosto de 1921, nomeado guarda-freios de 2.ª classe em 5 de Dezembro de 1924, e a guarda-freios de 1.ª classe em 1 de Fevereiro de 1928. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a revisor de bilhetes de 1.ª classe em 1 de Setembro de 1946.



Ana de Jesus — Guarda de P. N. de 1.ª classe em Taveiro. Admitida como G. P. N. em 21 de Maio de 1917. Em virtude do A. C. T., passou a Guarda de Passagem de Nível em 1 de Julho de 1955.



Joaquim Lopes, Chefe de estação de 2.ª classe em Marinha Grande. Admitido como praticante em 26 de Junho de 1917, nomeado aspirante em 1 de Junho de 1918, promovido a factor de 3.ª classe em 1 de Janeiro de 1920, a factor de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1922, a factor de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1935, a chefe de 3.ª classe em 1 de Setembro de 1944, e a chefe de estação em 1 de Outubro de 1955.



João dos Santos Galo — Servente de 1.ª classe em Pinhal Novo. Admitido como carregador eventual em 12 de Junho de 1917, nomeado carregador em 17 de Janeiro de 1920, promovido a engatador em 21 de Junho de 1923, e a guarda de estação em 21 de Dezembro de 1928. Em virtude do A. C. T., passou a servente de 1.ª classe em 1 de Julho de 1955.

José Alves — Conferente de 1.ª classe em Coimbra. Admitido como carregador em 21 de Maio de 1917, nomeado conferente em 21 de Abril de 1920, passou a fiel de 2.ª classe em 1 de Julho de 1930, e a fiel de 1.ª classe em 1 de Julho de 1948. Em virtude do A. C. T., passou a conferente de 1.ª classe em 1 de Julho de 1955.



João Inácio — Capataz de manobras de 1.ª classe em Alfarelos. Admitido como carregador em 21 de Maio de 1917, nomeado aguileiro de 3.ª classe em 24 de Outubro de 1920, a capataz de manobras de 2.ª classe em 21 de Janeiro de 1926, e a capataz de manobras de 1.ª classe em 21 de Janeiro de 1935.



Nicolau Ramalho — Chefe de Secção no Serviço da Fiscalização das Receitas. Admitido como praticante em 26 de Junho de 1917, nomeado aspirante em 1 de Julho de 1918, foi promovido a factor de 3.ª classe em 1 de Janeiro de 1920, a factor de 2.ª classe em 1 de Julho de 1921. Depois de transitar por outras categorias foi promovido a Chefe de Secção em 1 de Janeiro de 1952.



Antero Carita Diniz — Chefe de estação de 2.ª classe em Lisboa T. P. Admitido como carregador auxiliar em 23 de Junho de 1917, passou a conferente auxiliar em 30 de Maio de 1919, nomeado aspirante em 27 de Março de 1924, promovido a factor de 3.ª classe em 21 de Junho de 1923, a factor de 2.ª classe em 12 de Fevereiro de 1926, a factor de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1929, a chefe de 3.ª classe em 1 de Julho de 1944, e a chefe de 2.ª classe em 1 de Outubro de 1955.



João Delgado — Factor de 1.ª classe em Bemposta. Admitido como carregador em 21 de Julho de 1919, passou a praticante de estação em 20 de Julho de 1921, foi promovido a factor de 3.ª classe em 1 de Abril de 1922, a factor de 2.ª classe em 1 de Outubro de 1927, e a factor de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1946.





António Marício da Costa Júnior — Admitido como eventual adventício em 27 de Junho de 1917, passou a aspirante em 16 de Novembro de 1919, promovido a factor de 3.ª classe em 21 de Junho de 1923, a factor de 2.ª classe em 12 de Março de 1926, a factor de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1929, a encarregado de Contabilidade em 1 de Julho de 1936, a Verificador de contabilidade em 1 de Janeiro de 1939, e a inspector de contabilidade em 1 de Janeiro de 1948. Em virtude do A. C. T., passou a inspector de receitas de 1.ª classe em 1 de Julho de 1955.

João dos Santos Prates — Subchefe de escritório na 3.ª Zona de Exploração em Barreiro. Admitido como escrevente auxiliar em 6 Julho de 1917, foi promovido a escriturário de 3.ª classe em 1 de Janeiro de 1919, a escriturário de 2.ª classe em 21 de Junho de 1923, passou a empregado de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1928, a empregado de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1929, a empregado principal em 1 de Janeiro 1933, a Chefe de Secção em 1 de Janeiro de 1942, e a Chefe de escritório de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1950. Em virtude do A. C. T., passou a Subchefe de escritório a partir de 1 de Julho de 1955.



AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



João da Cunha Santos — Servente de 1.ª classe da estação do Fundão, n.º 17209, encontrou, no cais de passageiros, uma mala de mão contendo a importância de 1.200\$00, que prontamente entregou ao seu chefe.

Silvano Belo Senhorinho — Subchefe do distrito 266-D. (Ribeira de Freixo) — Embora se encontrasse de folga, ao chegar ao seu conhecimento de que ao km 238, 360-R. Portalegre, se encontrava uma porção de terra e pedras, caídas de uma trincheira, prontamente se deslocou àquele local e procedeu à desobstrução da linha, na qual trabalhou só por não haver mais pessoal.



SRS. FERROVIÁRIOS

— Nas vossas compras consultem sempre:
BRAZ & MONTEIRO — COVILHÃ
 Completo sortido das FAZENDAS DE LÃ para Homem
 e Senhora
 Padrões exclusivos em casacos — Temos para saldar
 grande quantidade de retalhos (restos de «estação»)
Descontos Especiais **Enviamos amostras**

Colecção do «Boletim da C. P.»

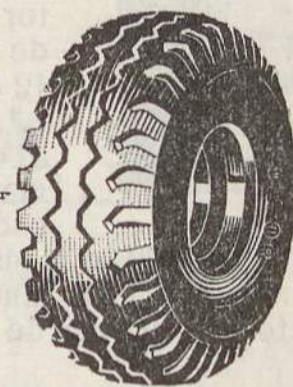
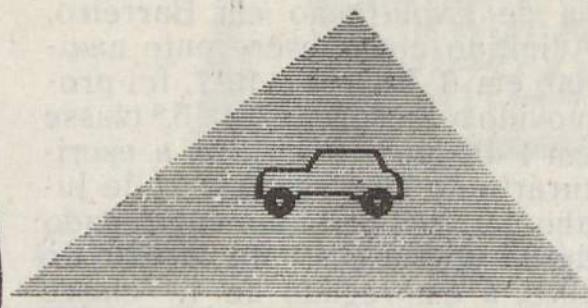
Vende-se uma colecção do «Boletim da C. P.», desde os anos de 1938 a 1952, com encadernação anual dos exemplares referentes aos anos de 1938 a 1949.

Tratar com a Administração do «Boletim da C. P.»
 — Santa Apolónia — Lisboa. — Telef. 864181.

SUMÁRIO

A ESTAÇÃO DE SANTA APOLÓNIA * ECOS DE UM CONGRESSO INTERNACIONAL * NOVIDADES FERROVIÁRIAS * O PROGRESSO DOS CAMINHOS DE FERRO ESPANHÓIS por António L. Simões do Rosário * BOM HUMOR * OS NOVOS CONCURSOS DO «BOLETIM DA C. P.» * PÁGINA DESPORTIVA, por Carvalho dos Santos * A C. P. E AS SUAS ESCOLAS DE ESPECIALIZAÇÃO, por Manuel Duarte Gomes * DELEGAÇÃO TURÍSTICA DOS FERROVIÁRIOS * NOTICIÁRIO DIVERSO * TALVEZ NÃO SAIBA QUE..., Condensado por José Júlio Moreira * PERGUNTAS E RESPOSTAS * APONTAMENTOS FEMININOS — NOTAS E MODAS, por Carolina Alves * REGULAMENTAÇÃO DISPERSA * PESSOAL

NA CAPA: Sintra e os seus comboios eléctricos (Foto Horácio Novais)



TANTO PARA AUTOMOVEIS
COMO PARA CAMIÕES
escolha sempre

MABOR

7-57

POSTOS DE ASSISTÊNCIA TÉCNICA GRATUITA
LISBOA • PORTO • COIMBRA • AVEIRO • BEJA • BRAGA
CASTELO BRANCO • COVILHÃ • FARO • SANTAREM • VILA REAL • VISEU

Sociedades Reunidas de Fabricações Metálicas, L. de

«SOREFAME»

Sede e Gabinete de Estudos: AMADORA-Portugal

Fábricas { AMADORA — PORTUGAL
 LOBITO — PROVÍNCIA DE ANGOLA — PORTUGAL

CONSTRUÇÕES METALO-MECÂNICAS

MATERIAL CIRUULANTE PARA
CAMINHOS DE FERRO

*em aço normal ou aço inoxidável
sistema BUDD*

FORNECEDORES DOS CAMINHOS DE FERRO
de ANGOLA e MOÇAMBIQUE

Material para Equipamentos Hidráulicos
CONDUTAS FORÇADAS

Reservatórios e Estruturas Metálicas

Material para Refinarias de Petróleo
PONTES E PÓRTICOS ROLANTES
Transbordadores

Coimbra-Hotel

Tel. 25506 / 7

Hotel-Avenida

Tel. 22155 / 6

COIMBRA - PORTUGAL



Magnífica situação no centro da cidade,
em frente ao rio Mondego

Todo o conforto moderno

Aquecimento central

Proprietário **FILIPE P. FIDALGO**

ERNESTO CRUZ & C.ª

■■■
LÃS
PENTEADOS
E
FIOS
DE
ESTAMBRE

■■■
COVILHÃ
PORTUGAL

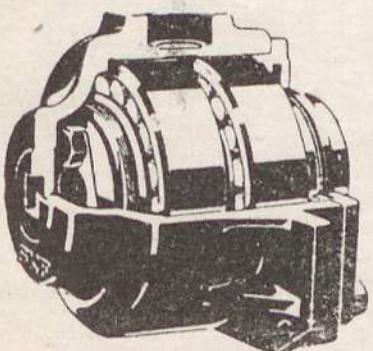
Mais de 1.000.000

CAIXAS SKF COM ROLAMENTOS DE ROLOS

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

Caixas SKF com rolamentos de rolos oferecem:

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



SKF

SOCIEDADE  LIMITADA

LISBOA

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

PORTO

Hidro-Eléctrica

— DE —

Carlos Marques Rodrigues & Filhos

■■■■■
FÁBRICA DE DESCASQUE DE ARROZ

Telefone, 16

Telegramas, Marques Rodrigues

ESTARREJA

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, «craupauds» e tirafulados

MATERIAL FERROVIÁRIO

Rua do Alecrim, 12-A LISBOA

Telefone 3 4331



Senhores funcionários da C. P.
e da Sociedade Estoril

Sempre que estejam interessados
em adquirir

OCULOS OU LENTES

devem preferir a nossa casa porque:

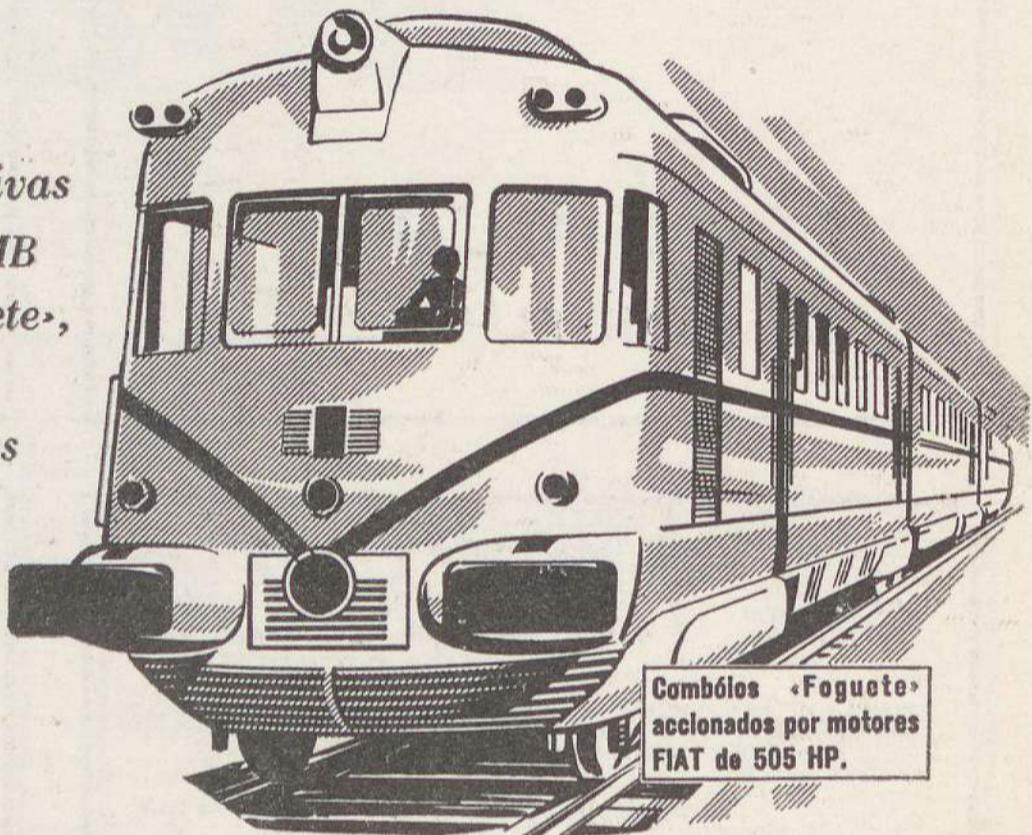
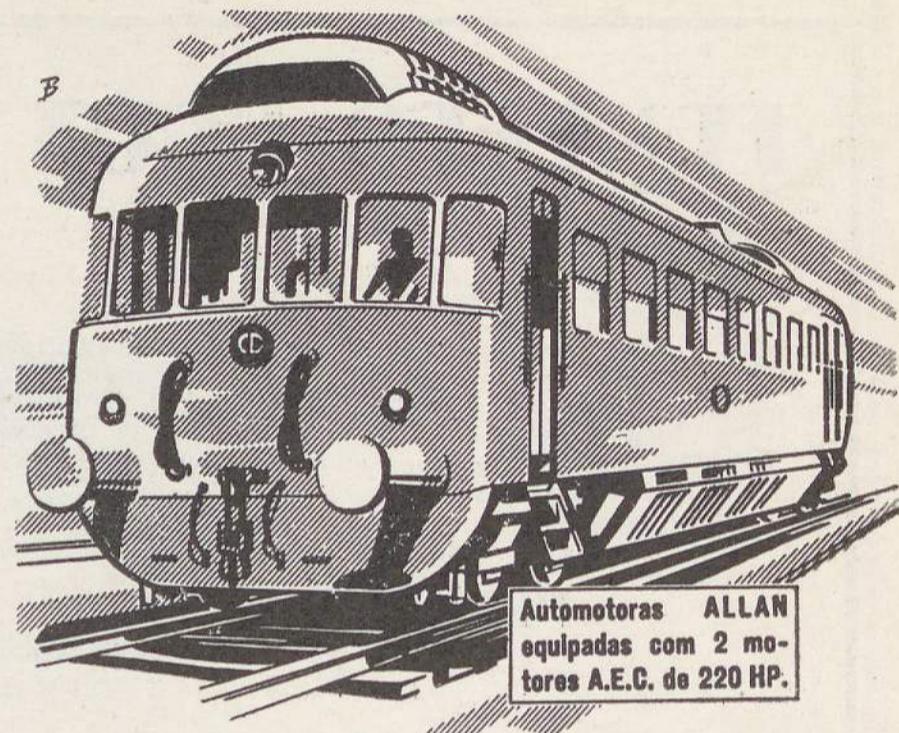
- Apresentamos o maior e mais variado sortido de Armações em massa e metal.
- Possuímos o maior stock de lentes brancas e de cor, bem como de lentes de 2 fôcos para ver de longe e perto.
- Fazemos os descontos máximos que outras casas lhes oferecem.
- Garantimos todo o nosso trabalho, com assistência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

OCULISTA DE LISBOA, L.^{DA}

RUA DA MADALENA, 182-B (Fronte à R. Santa Justa)

MELHOR MATERIAL para melhores transportes

Adquirindo as modernas e potentes locomotivas e automotoras das marcas ALCO, WHITCOMB e ALLAN, além dos comboios FIAT «Foguete», a C. P. está a contribuir valiosamente para a melhoria da rede nacional de transportes terrestres. Confiando à SHELL a lubrificação das novas máquinas, a C. P. assegurou-se de obter delas o melhor rendimento e eficiência.



para melhor conservação do melhor material

LUBRIFICANTES INDUSTRIALIS

