

# BOLETIM DA C.P.

NUMERO 365

NOVEMBRO DE 1959







## **Metalúrgica da Longra, Lda.**

AO SERVIÇO DOS CAMINHOS DE FERRO E DA INDÚSTRIA NACIONAL

### **Equipamentos para carruagens da C. P.:**

- Bancos «Budd» de salão
- Janelas em alumínio anodizado

### **Equipamentos para a SOREFAME:**

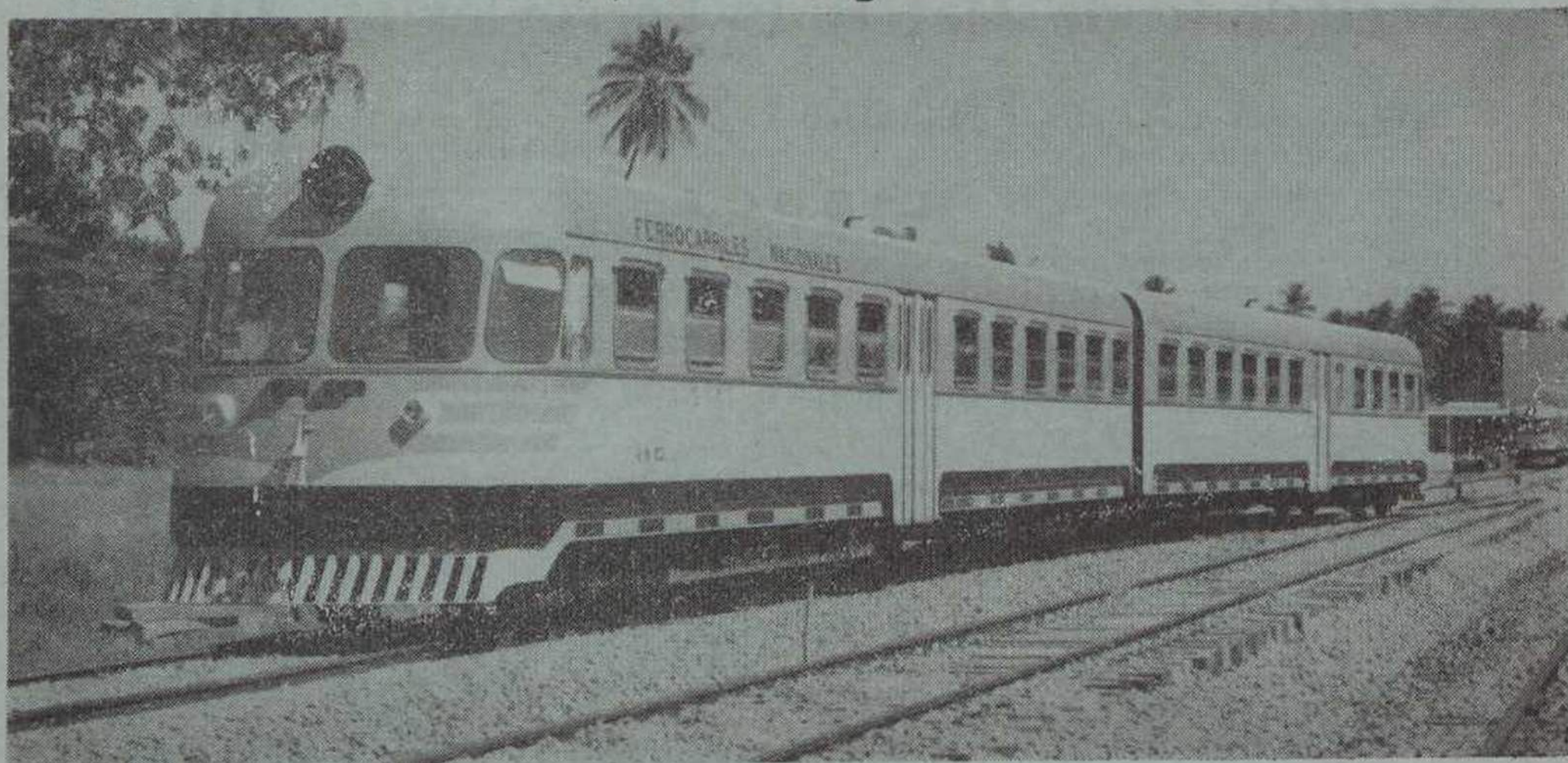
- Bancos de concepção própria para os novos comboios da SOCIEDADE ESTORIL

FÁBRICA: LONGRA - DOURO - TELEFONE 128 - FELGUEIRAS

ADMINISTRAÇÃO: RUA D. JOÃO V, 24 - TELEFONE 600171 - LISBOA

# **FIAT** *automotora 124BE*

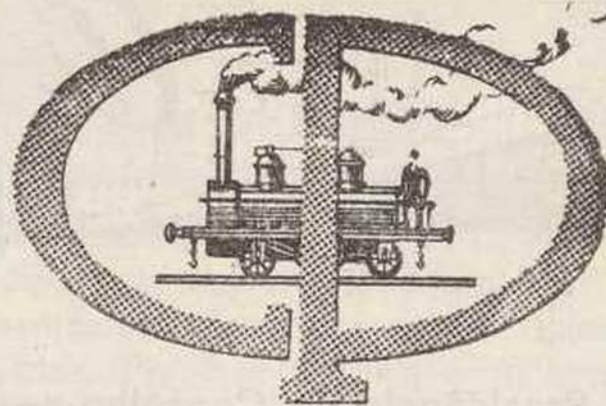
Potência: 4 x 145 CV • Tara: 34 + 34 Ton.  
Velocidade: 120 Km/h. • Lugares sentados: 91 + 91



**FIAT - DIVISIONE MATERIALE FERROTRANVIARIO - Av. Marconi, 20 - TORINO (Itália)**



# Boletim da



N.º 365 • NOVEMBRO 1959 • ANO XXXI • PREÇO 2\$50

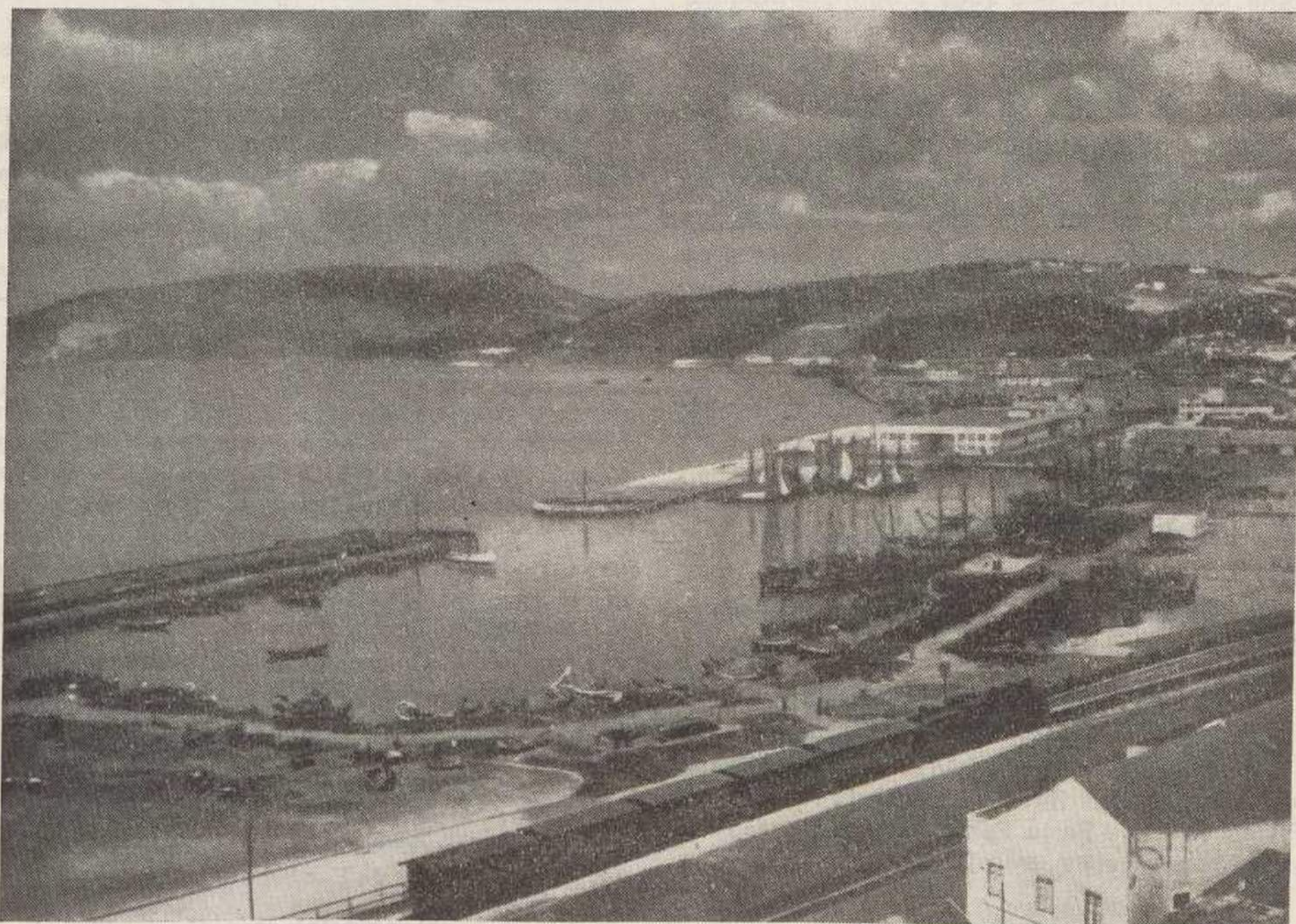
FUNDADOR: ENG. ALVARO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR: ENG. ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

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

## URBANIZAÇÃO DE SETÚBAL



*Setúbal, a rainha do Sado, uma das mais belas e tradicionais cidades de Portugal, prepara-se activamente para comemorar, no próximo ano, com a maior festividade, o Centenário da sua elevação à categoria de cidade.*

*Entre os muitos melhoramentos a inaugurar então, figura, no que respeita ao caminho de ferro, a construção de uma passagem inferior à linha férrea, das Avenidas 5 de Outubro e Eng.º Duarte Pacheco.*

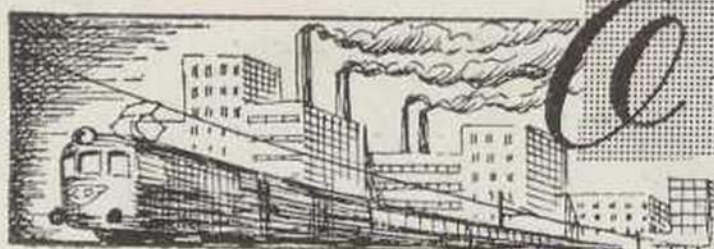
*O anteprojecto desta importante obra foi recentemente apresentado à C. P., para estudo e parecer, pela Câmara Municipal de Setúbal.*

*A construção eliminará duas passagens de nível da Praça de Quebedo: a que se situa no ensia-mento das Avenidas 5 de Outubro e Eng.º Duarte Pacheco, e a que fica a 60 metros a sul da primeira (à entrada do túnel).*

*Os trabalhos deverão começar muito em breve.*

*Está de parabéns, desde já, a linda cidade de Setúbal!*





# O nosso Caminho de Ferro no Plano de Fomento

A Presidência do Conselho acaba de publicar, em livro editado pela Imprensa Nacional, o programa geral de execução dos investimentos inscritos no II Plano de Fomento para o período de 1959 a 1964 e, bem assim, a estimativa de repartição dos respectivos encargos, nos 6 anos da sua vigência.

O Ministro Dr. Teotónio Pereira, no Preâmbulo do Programa, afirma que o Governo tem plena consciência das suas responsabilidades para com o País e espera que cada um, no seu posto de trabalho, cumpra o seu dever, concorrendo com a quota-parte do seu esforço para que, atingindo-se e, se possível mesmo, superando-se os alvos fixados no Plano, se consigam as condições básicas das quais depende a eficácia de todo o esforço tendente a acelerar o ritmo de crescimento da nossa economia e a melhoria das condições de vida da gente portuguesa.

Transcrevemos, do Capítulo IV — Transportes e Comunicações —, a parte que diz respeito ao nosso Caminho de Ferro:

## REDE FERROVIÁRIA NACIONAL

O programa da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses a executar no âmbito do II Plano de Fomento discrimina-se da forma seguinte:

### a) Electrificação da linha do Norte (troço Entroncamento-Porto)

A 2.<sup>a</sup> fase da electrificação dos caminhos de ferro consiste na electrificação da linha do Norte, entre Entroncamento e Porto. Para a sua efectivação estão previstos os seguintes trabalhos:

#### 1.º) Instalações fixas e trabalhos de via e obras

O equipamento aéreo a montar nesta 2.<sup>a</sup> fase será alimentado em corrente monofásica à tensão de 25 kv, 50 Hz, a partir das subestações situadas nas proximidades do Entroncamento, Alfarelos, Estarreja e Ermesinde.

A catenária é de tipo leve, poligonal, constituída por cabo de bronze de 65 mm<sup>2</sup> de secção e por um fio de contacto de cobre duro ranhurado de 107 mm<sup>2</sup> de secção.

As subestações serão alimentadas pela Companhia

Nacional de Electricidade à tensão de 60 kv e, por sua vez, fornecerão corrente à catenária, à tensão referida acima.

Prevê-se também que sejam melhoradas as condições de exploração de algumas estações com a construção de novas linhas de resguardo, rectificação de curvas existentes e montagem de novos aparelhos de via.

#### 2.º) Material circulante

As locomotivas eléctricas a encomendar para esta fase serão, como as já existentes, do tipo B'o B'o e deverão satisfazer às seguintes condições:

O seu peso não exceder 68 t;

Poderem rebocar comboios rápidos de passageiros à velocidade máxima de 130 km/h e comboios pesados de mercadorias de 800 t, na rampa de Albergaria.

As unidades triplas automotoras desta 2.<sup>a</sup> fase, sensivelmente semelhantes às da 1.<sup>a</sup> fase, poderão atingir a velocidade máxima de 100 km/h e as portas serão de abertura e fecho automático.

Para o serviço de grande linha deverão ser encomendadas carruagens de 1.<sup>a</sup> classe, com ar condicionado.

#### 3.º) Sinalização e telecomunicações

O programa desta rubrica prevê a montagem do cantonamento automático de Aveiro a Gaia, e, de Campanhã a Ermesinde; de C. T. C. entre Gaia e Campanhã; a construção de postos de sinalização nas estações mais importantes; a sinalização das pequenas estações e dos desvios em plena via e a sinalização de passagens de nível.

As telecomunicações entre as estações e os diversos serviços da Companhia serão asseguradas com a montagem de novos equipamentos e pela instalação de cabos subterrâneos, a fim de evitar a acção perturbadora das correntes de tracção.

O telecomando e telessinalização da catenária serão feitos a partir das subestações de Santa Iria e de Ermesinde, respectivamente para os troços de Lisboa a Pombal e de Pombal até Porto.

### b) Material «Diesel»

#### 1.º) Locomotivas de via larga

A C. P., na execução do programa de *dieselização* das suas linhas, prevê a aquisição de 6 locomotivas Diesel eléctricas unificadas de 825 CV, que serão iguais às 9 locomotivas já encomendadas com o apoio financeiro da Eurofima.

Além destas, prevê-se a aquisição de outras de tipos unificados, em número que dependerá do seu preço e do valor do empréstimo que for possível obter da Eurofima.



## 2.º) Automótoras e atrelados

Para aumento do parque prevê-se a aquisição de 15 automotoras e atrelados, de forma a permitir a melhoria de alguns dos serviços já existentes e a criação de outros.

## 3.º) Barcos para a travessia do Tejo

A fim de satisfazer às necessidades do aumento constante do tráfego entre o Barreiro e Lisboa, previu-se a aquisição de 2 barcos, com a lotação aproximada de mil passageiros em condições de bom tempo. A velocidade destes barcos é de 13 nós, o que permitirá reduzir o tempo de percurso entre as duas margens, sendo cada um dos barcos accionado por dois motores Diesel de aproximadamente, 500 CV cada.

As instalações oferecidas aos passageiros dar-lhes-ão, durante a travessia, melhores condições de conforto e comodidade.

## c) Construção e reapetrechamento de oficinas e postos, aquisição de material circulante. Renovação da sinalização e das telecomunicações

### 1.º) Oficinas e postos

Nesta rubrica inclui-se a construção de oficinas no Entroncamento e em Contumil para grande reparação de unidades motorizadas (Diesel e eléctricas) e de postos de manutenção e recolha de material motorizado e instalações para abastecimento a gasóleo. Prevê-se ainda a aquisição de ferramental especial para as oficinas e postos.

### 2.º) Material circulante

Para aumento e melhoria do parque de carruagens deverão ser encomendadas 20 carruagens de 1.ª classe de longo curso e de tipo análogo às da S.N.C.F., de aço inoxidável, possivelmente a construir em Portugal.

Será iniciada a construção de vagões do tipo uni-

ficado pelo O. R. E., com as indispensáveis adaptações para a largura da via peninsular, sendo portanto comuns para Portugal e Espanha.

## 3.º) Sinalização e telecomunicações

Prevê-se a instalação de um C. T. C. para melhorar as condições de exploração da linha de Vendas Novas, presentemente uma das nossas linhas mais sobrecarregadas. Prevê-se também o melhoramento da sinalização nas linhas do Minho e Douro e a sinalização de passagens de nível.

## d) Renovação, conservação e ampliação da via e respectivas pontes

### 1.º) Renovação, conservação e ampliação da via

Prevê-se a renovação da via na linha do Norte, com o emprego de carris de 54 kg., soldados em barras de 480 m. e com pregação elástica.

Prevê-se também a construção da segunda via no troço de Fátima a Albergaria e de General Torres a Gaia e a variante de Beja.

### 2.º) Renovação e reforço de pontes na linha da Beira Baixa e outras

Procurar-se-á com as verbas disponíveis renovar e reforçar as pontes na linha da Beira Baixa e outras, de modo a conseguir-se que as condições de exploração destas linhas sejam melhoradas pela banalização de circulação de locomotivas mais potentes e aceleração das respectivas marchas.

O financiamento da empresa concessionária da rede ferroviária nacional para cumprimento do programa referido será assegurado pelas instituições de previdência, empresas seguradoras, instituições de crédito e entidades particulares.

A seguir se transcreve o mapa da repartição dos encargos, em contos, pelos 6 anos de duração do Plano:

Empreendimentos	A N O S						Total
	1959	1960	1961	1962	1963	1964	
a) Electrificação do troço Entroncamento-Porto (instalações fixas e trabalhos de via e obras; material circulante; sinalização e telecomunicações) . . . . .	200 000	200 000	200 000	120 000	80 000	—	800 000
b) Material Diesel (locomotivas; automotoras e atrelados; barcos) . . . . .	37 500	37 500	37 500	22 500	15 000	—	150 000
c) Reapetrechamento das oficinas, aquisição de material circulante, renovação da sinalização e das telecomunicações . . . . .	29 100	34 550	40 000	24 000	21 450	10 900	160 000
d) Renovação, conservação e ampliação da via (e das respectivas pontes). . . . .	58 500	26 300	26 300	26 300	26 300	26 300	190 000
Totais . . . . .	325 100	298 350	303 800	192 800	142 750	37 200	1 300 000





## Copenhague — os seus palácios e os seus canais. Os Reis e o Povo. Andersen e a poesia da Sereiazinha

Por ARMINDA GONÇALVES

**E**IS uma nação de pequenas dimensões territoriais, a Dinamarca, que é, sem dúvida, um grande país desenvolvido e modelar.

Tendo apenas uma superfície de 44.300 quilómetros quadrados, em parte continental, em parte insular, com pouco mais de 4.000.000 de habitantes, dos quais, cerca de 1.200.000 constituem a população da capital e dos arredores, transmite-nos uma impressão de paz, de suficiência e de tranquila confiança.

Desde o primeiro contacto com a terra verde, essencialmente agrícola, onde, de longe em longe, giram moinhos de grandes velas brancas e casas iguais formam aglomerados urbanos ou se espalham pela planície cultivada, eu sentia crescer o interesse por conhecer a Dinamarca.

Aquela oportunidade de, pessoalmente, verificar os hábitos do povo dinamarquês, o seu elevado nível de vida e a sua adiantada civilização, impressionavam-me. Dizia a mim própria: como tudo, neste país, é calmo, sem gestos, sem gritos, sem atropelos!

Mas dispunha de tão pouco tempo para apreciar o carácter e os costumes do povo! Reconsiderei, entretanto: dois dias seriam suficientes, pois eu sabia já que a sua existência não tem sobressaltos e que o seu presente e o seu futuro são protegidos e assegurados pelas leis do Estado.

Naturalmente curiosa, na ansiedade de conhecer novas cidades, desembarquei na estação ferroviária de Copenhague.

Um arcebispo guerreiro, o arcebispo Absalon, fundou em 1167, junto do Báltico, a capi-

Com o telhado e a torre de cobre esverdeado, como todos os telhados, torres e zimbórios dos palácios e igrejas de Copenhague, a Câmara Municipal é este imponente palácio





tal do país. A cidade tem crescido embelezando-se continuamente.

Conserva do passado os belos e imponentes palácios e as igrejas, cujas torres pontiagudas de cobre verde lhe dão uma inconfundível beleza.

Os novos bairros da periferia alargaram-na. Edifícios modernos com largas janelas e varandas muito amplas (sempre a atracção da luz!) pouco diferem uns dos outros. O telhado continua a ser empregado como material de cons-



Vista aérea da capital da Dinamarca. Um avião passa sobre o Palácio de Amalienborg. A Frederikskirkeng (Igreja de Mármore) eleva para o céu o lindo zimbório

trução. Assim, o pitoresco da urbanização nórdica não foi prejudicado.

Cada dinamarquês tem o seu lar confortável, higiénico e cheio de claridade, onde pode viver feliz e esquecer, nos longos e escuros invernos, a tristeza que, lá fora, lhe envolve a casa.

No belo Palácio de Amalienborg habita a Família Real, durante o Inverno. Mas, quando chega a Primavera e até ao Outono, transfere a residência para o histórico Palácio de Fre-

densborg, rodeado de jardins e dum grande parque, onde as crianças entram, correm e brincam sem que a vigilância dos guardas as proíba.

Compreende-se: tanto o Rei como a Rainha e os filhos, na sua simplicidade que não exclui nobreza, confundem-se, por vezes, com o povo. Não é raro encontrar a Família Real de bicicleta como qualquer dos seus súbditos.

Outro interesse, interesse espiritual me atraía em Copenhague: os contos do escritor Hans Christian Andersen, que, pelo seu poder emocional, pela sua fantástica e melancólica beleza, pelo seu conteúdo poético, têm maravilhado e maravilham ainda, não só o inimaginável mundo da infância mas também a grave sabedoria dos adultos. A «Sereiazinha», estátua de bronze, adorável criação do escultor Edvard Eriksen, lá a vi no porto, sentada numa pedra, olhando, cismadoramente, para a lonjura do mar, à espera do príncipe encantado do conto de Andersen, o ilustre dinamarquês que a muitos de nós deu algumas horas de esquecimento e de fantasia.

— Sereiazinha — disse-lhe a minha voz inaudível — só te falta falar. És um símbolo. És a própria beleza.

E ela, na sua expressiva mudez, logo me respondeu:

— Para quê a fala? Não é necessária. Basta-me sonhar.

Tinha percorrido ruas e praças, jardins, parques, miradouros.

Era numa manhã em que o sol ora se escondia por detrás das nuvens que passavam correndo em rápida cavalgada e as crianças, muito rosadas e louras, brincavam sobre a relva dos parques; ora dardejava raios de ouro velho sobre o verde aquático que reveste os telhados de cobre dos palácios antigos; ora projectava manchas de luz sobre as casas de telolos vermelhos (tão semelhantes às de Amesterdão!) postadas ao longo das compridas ruas ou espelhando-se nas águas dormientes dos canais.

Os canais! Como são curiosas estas cidades do norte da Europa!

Num barco completamente descoberto, lá andei nesses velhos canais a colher impressões, de surpresa em surpresa.

Os mais famosos e mais antigos edifícios palácios e igrejas caracteristicamente nór-



■  
O crepúsculo desce sobre as casas, as torres e os canais de Copenhague. As luzes já estão acesas  
■



dicos, foram construídos junto dos vários canais que cruzam a cidade, e em redor do porto, que forma um amplo semicírculo, com paredes na saída para o Báltico.

As pessoas que nas cidades escandinavas desejam divertir-se, escolhem Copenhague. Chamam-lhe a Paris nórdica.

Tem restaurantes, «dancings» e cafés abertos quase toda a noite — ao invés do que se verifica nos outros países.

Jantei na «Lorry», onde se exibiam interessantes números de variedades.

Também jantei no «Pagode Chinês», um dos muitos restaurantes do parque de diversões «Tivoli», que se estende por uma vasta

área e onde existem montanhas russas, «carousels», teatros de pantomina e de «ballet», orquestras ao ar livre e uma grande sala de concertos por onde passam as melhores orquestras e os mais famosos solistas internacionais.

Este parque, orgulho dos dinamarqueses, é uma variante de outros como, por exemplo, o «Prater», de Viena de Áustria.

Os divertimentos, porém, não interessam a toda a gente. E o turista que pretende ver alguma coisa diferente e impressionante, encontra na velha urbe os mais diversos aspectos para ficarem perpétuamente gravados na memória!

## 50 anos ao Serviço do Caminho de Ferro



Deram todos os jornais circunstanciada notícia, com relevo justamente merecido, aos 50 anos de serviço ferroviário, completados em 16 de Setembro findo, pelo Sr. José Duarte Coelho, Adido Técnico de

1.ª classe do Parque e Oficinas da Divisão de Via e Obras, no Entroncamento.

O facto justificava-se, em absoluto. É que José Duarte Coelho — que sempre se mostrou, ao longo do «meio século» que tem servido o caminho de ferro, ferroviário competente, devotado e brioso — desempenhou, também, durante muitos anos, o cargo de Presidente da Junta de Freguesia do Entroncamento, e, mais tarde, o de Presidente do Município. Nestes cargos — o último dos quais ocupa actualmente — muito contribuiu pela sua iniciativa pessoal e meritória acção para o engrandecimento da capital dos ferroviários portugueses, hoje transformada num dos maiores centros operários do País.

Efectivamente, o Entroncamento — nascido e crescido com o caminho de Ferro — presentemente vila extraordinariamente progressiva, a Duarte Coelho deve tudo, desde a criação de freguesia, à categoria de vila e à elevação a concelho.

O *Boletim da C. P.* regista com muito aprazimento o «meio século» de serviço ferroviário deste bom e exemplar agente da nossa Companhia.

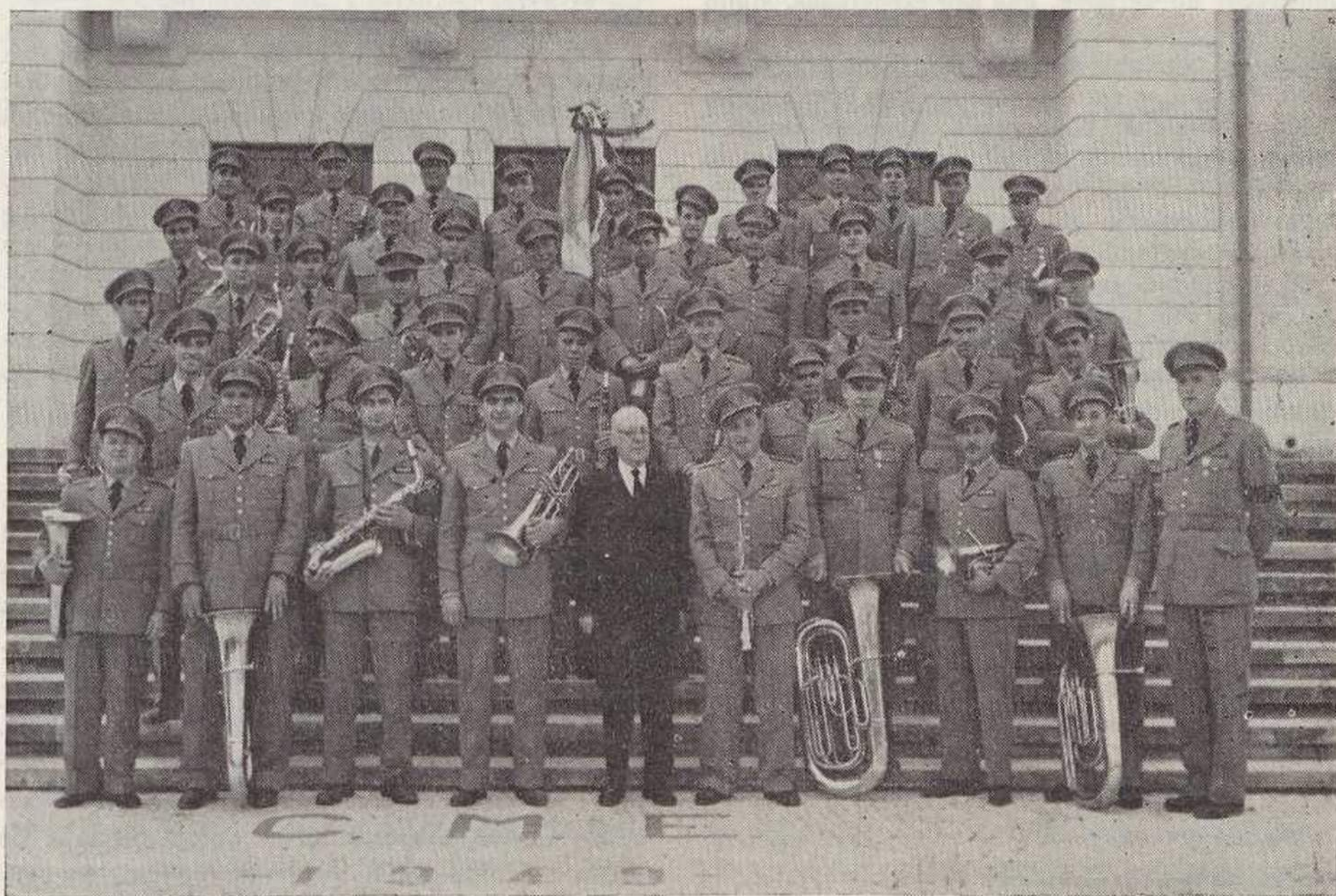


# O Papel das filarmónicas e o Concurso da f. N. A. T.

Aqueles que, em Portugal, se interessam pela arte dos sons não podem ficar indiferentes perante a sorte dos nossos músicos. E, de entre estes, não são menos dignos de respeito e de admiração os que, modestamente e ignorados, se entregam ao cultivo de uma das mais belas de todas as artes. Queremos referir-nos ao músico amador, o qual, depois de um dia de trabalho na fábrica, na oficina ou até mesmo no campo, ainda encontra força física e coragem moral para se diri-

fé, como todos se sentem recompensados do esforço despendido das lutas de que saíram, ao fim e ao cabo, vitoriosos!

Não é preciso ter nascido na província ou nos arredores da capital para se avaliar do papel de relevo que cabe às Bandas na vida das pequenas povoações. Basta, apenas, ter assistido a qualquer festejo popular, basta ter trocado meia dúzia de palavras com algum dos habitantes de uma vila ou de uma aldeia, para se



A Banda do Ateneu Ferroviário

gir ao local onde se reúnem, disciplinadamente, outros companheiros, não menos entusiastas, que formam, com ele, a Banda ou a Filarmónica da terra.

Quantas e quantas horas de trabalho são necessárias para que o regente se dê por satisfeito! Mas depois, quando surge o dia de festa ou de romaria, quando a Filarmónica vem para a rua, tocando o seu hino, que é como que uma canção de esperança e de

verificar que a Banda desempenha, além do mais, uma função social e moralizadora que nunca será exagerado enaltecer.

Perguntem a qualquer mulher se prefere que o pai, o marido ou o noivo, passe as horas de ócio na taberna ou na Sociedade de Recreio, a tocar ou somente a assistir aos ensaios dos que, mais felizes do que ele, nasceram com disposição para a música.



A resposta não pode deixar dúvidas a ninguém. A arte e a música talvez mais que de nenhuma outra, é o melhor meio de polir o homem, de o arrancar aos seus instintos primitivos, de lhe adoçar o carácter.

Mas o que também não é menos verdade, é que a vida das Bandas e das Filarmónicas se tem tornado cada vez mais dura e difícil. A continuar assim, breve chegará o dia em que as festas populares decorrerão ao som da T. S. F., o que, de forma alguma, representará um progresso. Sempre ouvimos dizer: «Cada terra com seu uso, cada roca com seu fuso». Ora a T. S. F. com os seus «sambas» e o ultra-moderno «rock'nd roll», leva às nossas províncias os usos de terras estranhas, tendendo assim a impedir que os nossos costumes se mantenham e perdurem tradições musicais, quantas vezes mais belas do que as importadas do estrangeiro.

Foi, certamente, atentando nestas e noutras razões, que a F. N. A. T. resolveu criar um Concurso de Bandas e Filarmónicas de Músicas Cívicas, que se estende ao Continente e às Ilhas Adjacentes. As condições exigidas para que os agrupamentos possam comparecer no certame, não são exageradas. Muito longe disso. Os componentes das Bandas e das Filarmónicas concorrentes devem ser todos amadores.

No entanto, se entre os executantes existir algum músico profissional, é necessário que não exerça a profissão pelo menos há seis meses e faça parte do agrupamento há mais de um ano. Exige-se também que os componentes das Bandas e Filarmónicas se apresentem no Concurso devidamente fardados.

E eis tudo. O resto, consiste em cada Grupo se esforçar por dar bem a medida dos seus méritos artísticos e do sentido da disciplina.

Como o Concurso, que consta de três provas eliminatórias, admite a inscrição em 1.<sup>a</sup>, 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> categorias, é facultado às Bandas e Filarmónicas escolher qualquer delas, de acordo com as possibilidades dos seus executantes. Para isso os interessados deverão informar-se sobre o programa. No entanto, a título de curiosidade, damos já a seguir a relação das partituras exigidas para as primeiras provas eliminatórias das três categorias.

*Para a 1.<sup>a</sup> categoria:*

- a) Uma marcha (à escolha do concorrente);
- b) *Rapsódia de Cantos Populares do Baixo Alentejo*, de Sousa Martins.

*Para a 2.<sup>a</sup> categoria:*

- a) Uma marcha (à escolha do concorrente);
- b) *Capricho Varino*, de Silva Marques.

*Para a 3.<sup>a</sup> categoria:*

- a) Uma marcha (à escolha do concorrente);
- b) *Rapsódia Ligeira*, de Armando Escoto.

As primeiras e segundas provas são distritais e realizar-se-ão, sempre que possível, nas capitais dos distritos. As terceiras e últimas eliminatórias, efectuar-se-ão em Lisboa.

A F. N. A. T., no intuito de facilitar a comparação das Bandas e Filarmónicas neste Concurso, assegura as despesas de transporte dos agrupamentos aos

locais da 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> eliminatórias e as despesas de deslocação, alojamento e alimentação em Lisboa, quando das terceiras eliminatórias.

Os prémios, em dinheiro, são três:

*Para a 1.<sup>a</sup> categoria:*

- 1.<sup>o</sup> prémio — 25.000\$00
- 2.<sup>o</sup> prémio — 10.000\$00
- 3.<sup>o</sup> prémio — 5.000\$00

*Para a 2.<sup>a</sup> categoria:*

- 1.<sup>o</sup> prémio — 15.000\$00
- 2.<sup>o</sup> prémio — 8.000\$00
- 3.<sup>o</sup> prémio — 4.000\$00

*Para a 3.<sup>a</sup> categoria:*

- 1.<sup>o</sup> prémio — 10.000\$00
- 2.<sup>o</sup> prémio — 5.000\$00
- 3.<sup>o</sup> prémio — 2.500\$00

Foi ainda criado o Grande Prémio Nacional, no montante de 20.000\$00, o qual poderá ser atribuído a qualquer dos primeiros classificados das três categorias.

Por outro lado, os regentes dos agrupamentos musicais premiados em qualquer das categorias referidas, receberão medalhas e diplomas, como reconhecimento do honroso labor despendido com tanto desinteresse e tanta dedicação.

Reveste-se, pois, de autêntico alcance nacional o Concurso de Filarmónicas e Bandas de Música Cívica em boa hora instituído pela F. N. A. T., que assim proporciona a todos os agrupamentos musicais do País ocasião soberana de patentear os seus méritos artísticos, fruto de um trabalho honesto e a todos os títulos digno de apreço e de encorajamento.

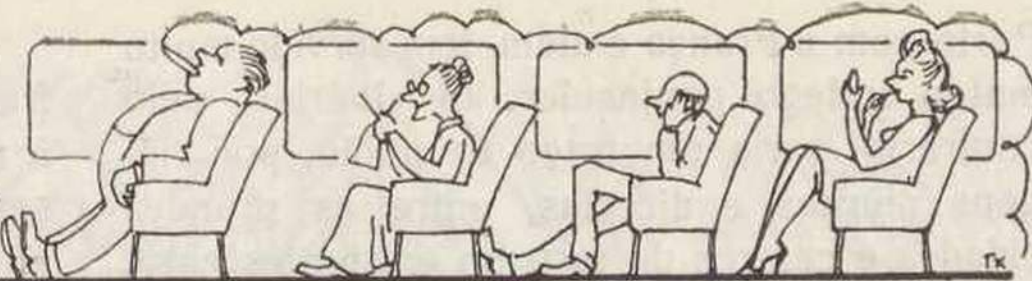
\* \* \*

Como todos sabem, a C. P. possui, há cerca de 30 anos, no Ateneu Ferroviário, uma excelente banda de música, constituída, actualmente, por 43 elementos. Nela ingressam todos os funcionários que o desejem e que possuam aptidão musical ou a queiram desenvolver.

Tem sido sempre muito valiosa e apreciada a actuação deste nosso agrupamento musical — quer em inúmeros actos oficiais da própria Companhia, quer em outras intervenções públicas e privadas.

Ao sabermos que a Banda do Ateneu, como não podia deixar de ser, vai inscrever-se neste grandioso e muito louvável concurso promovido pela F. N. A. T., todos nós, ferroviários, saudamos muito cordialmente os seus componentes e desejamos se confirmem, neste certame, as tradições de mérito artístico e de aprumo disciplinar da Banda do nosso Ateneu Ferroviário.





# O Ibéria-Expresso

Por GUERRA MAIO

NUNCA será demais insistir numa causa justa, sobretudo quando ela contribui para o progresso do País e dos seus Caminhos de Ferro. O «Ibéria-Expresso» pelo que pessoalmente observei, ganhou este ano maior aproveitamento de passageiros que em 1958 e 1957. Está mais conhecido. E, apesar de obrigar a uma viagem de duas noites entre Lisboa e Paris, ou vice-versa, o público numeroso acudiu a utilizá-lo, — o que deve ter agradado aos Caminhos de Ferro Franceses, que desde o fim da guerra de 1914-18 vêem nela o natural seguimento do seu rápido nocturno «Côte d'Argent» para Madrid e Lisboa, sem, no que respeita a Portugal, jamais o terem conseguido, com carácter permanente.

Agora mudaram-lhe o nome para «Ibéria-Expresso» com o fim lógico de chamarem a atenção dos passageiros peninsulares.

Mas, a circulação actual, tal como está, não só constitui um pesado encargo para a C. P. como ainda não tendo possibilidades de se tornar diária, não serve, como conviria, a sua função internacional. Tanto em França, como em Espanha e Portugal, este comboio tem que possuir um tráfego interno certo, como aliás já acontece naqueles dois Países. Mas, no nosso, circulando de noite e passando nas estações que lhe poderiam dar tráfego, em horas mortas, não é, nem será, possível. O passageiro hodierno já não viaja como outrora, com uma manta de viagem para se enrolar a um canto, descendo ou subindo para a carruagem às 2h,35 às 3h,22 ou às 4h,35. O passageiro quer chegar a casa cedo, como se fosse passar a noite a casa de um amigo e não se

levantar, senão um pouco antes do que é seu costume. Numa palavra, se a viagem não for para ele um prazer, também não deve ser um sacrifício! Por isso, ele viaja muito mais e daí a enorme afluência que têm os comboios — apesar da forte concorrência do avião, do autocarro e do automóvel particular.

Para que o «Ibéria-Expresso» possa ter tráfego remunerador é necessário pois que assegure tráfego interno. É dessa opinião o Eng.º Espregueira Mendes, Director-Geral da Companhia, a quem sempre muito interessou o tráfego internacional. Impõe-se, por isso, que a partida desse comboio se faça de manhã de Lisboa, por forma a ligar, em Hendaia, com o rápido nocturno para Paris, no mesmo dia.

O ideal seria que no actual «rápido» da manhã para o Porto pudessem ser atreladas duas ou três carruagens com destino a França, e que estas chegassem a Lisboa rebocadas no mesmo comboio. Mas esta solução é pouco provável de conseguir. Possível, seria lançar um comboio rápido especial para esse serviço partindo de Lisboa às 8 horas, no Verão — e, no Inverno, às 7, com marcha semelhante à do «Sud-Expresso», ou seja, gastando apenas 6 horas de Lisboa a Fuentes de Oñoro. Esta hipótese, nada difícil de executar, seria bem possível uma vez concluída a 2.ª via até Albergaria (em que actualmente se trabalha) assim como a renovação da via da Beira Alta, além de Vila Fernando (na qual se estão colocando novos carris de barra longa).

O «Ibéria-Expresso» longe de fazer sombra ao «Sud» completá-lo-ia, pois sendo este um comboio de luxo destinado a unir Lisboa e



Porto com a França e além, tem servido muito mal o tráfego peninsular. O «Ibéria», pelo contrário, seria um traço de união, por viagens diurnas e directas, entre as grandes cidades e centros de turismo existentes entre Lisboa e Hendaia. No nosso País, por exemplo, ganharia tráfego certo em Coimbra, no Luso, em Santa Comba, em Gouveia, em Vila Franca das Naves e na Guarda, por sua vez pontos importantes de partida das carreiras de camionetas para longas distâncias, além de constituírem nós ferroviários, da linha da Lousã; do Norte, além de Pampilhosa, por comboios ónibus; assim como de Viseu e Beira Baixa, com trasbordo em Santa Comba e Guarda.

Vejamos agora o percurso além de Fuentes de Oñoro. A Renfe estabeleceu este ano um comboio rápido especialmente destinado ao ramo português do «Ibéria-Expresso» ao contrário dos dois últimos anos, que lhe dava seguimento por comboio ónibus de Fuentes a Salamanca. É um bom prenúncio para o futuro — o que prova que se está analisando bem o problema!

A julgar pelos importantes trabalhos que a Renfe tem feito nos últimos anos nas suas linhas, assim como na conclusão da segunda via do Norte, de que faltam apenas 33 quilómetros, entre Miranda do Ebro e Vitoria, assim como a próxima electrificação, já em curso de Miranda, do Ebro a Alsasua, será legítimo aguardar que um notável aceleramento seja conseguido nos seus «rápidos». De Fuentes de Oñoro a Medina, de que faltam apenas uns 20 quilómetros a renovar, além de Salamanca e em que se trabalha, é possível, e sem dificuldade, obteram-se ali marchas comerciais de 60 Km./h. Além de Medina, com a renovação completa da linha e a electrificação a que me refiro, a velocidade poderá atingir 80 ou mais quilómetros horários, ou seja, igual, com pouca diferença, à que temos de Lisboa a Pampilhosa, e que poderá ser ultrapassada, uma vez concluída a segunda via até Albergaria e levada a electrificação até Pampilhosa.

Em tais condições a viagem de Medina a Hendaia, seria de 5 horas e meia, ou mesmo em menos tempo, o que permitiria a chegada do «Ibéria-Expresso» a Hendaia pelas 23 horas.

Para lá de Hendaia os caminhos de ferro franceses não teriam dificuldade em chegar à mesma hora a Paris considerada a marcha sempre crescente dos seus comboios. Agora mesmo acabam de fazer uma experiência de velocidade entre Bordeus e Paris, com a locomotiva B. B. 9.200 rebocando 500 toneladas, a qual venceu os 581 quilómetros sem paragem, em 4 horas e 30 minutos, ou seja, menos 20 minutos que o «Sud-Expresso»!

Um funcionário superior dos Caminhos de Ferro Franceses informou-me há pouco que o objectivo dos seus serviços de Movimento é fazer vencer ao «Sud-Expresso» os 818 quilómetros que separam Hendaia de Paris, em 6 horas e meia! Será difícil, não há justas esperanças de o conseguir.

A ser assim, o «Ibéria-Expresso» tendo mais paragens e rebocando maior carga que o «Sud» poderia muito bem vencer o percurso Hendaia-Paris, em oito horas e meia.

A Renfe já faz hoje com o «Talgo» o percurso Medina-Hendaia em 5 horas e 53 minutos, por isso é de esperar que o «Ibéria», com os melhoramentos em curso, o possa realizar em pouco mais de 5 horas.

Julgo poder assim augurar, num futuro, mais ou menos breve, ligar-se o «Sud-Expresso», Lisboa com Paris *em menos 24 horas* e o «Ibéria», *em menos de 25*. O primeiro continuará a ser o grande comboio de luxo, com a sua clientela cosmopolita tradicional; o segundo será um comboio popular, elemento preponderante de turismo económico — cada vez, e obviamente, com mais e mais adeptos.

Uma boa organização é aquela cuja máquina funciona perfeitamente, independente da boa ou má qualidade do material humano que a serve.

SPINOZA



# Dos

# J

# ORN

# ALIS

# S

# S

# S

# S

## A S. N. C. F. alarga a Tracção Diesel a novas linhas

A Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses (S. N. C. F.) vai, muito brevemente, estender a tracção *Diesel* a novas linhas da sua vasta rede: quarenta locomotivas de um novo tipo (0 10 DG, de 1.400 CV) foram especialmente encomendadas para esse efeito. As primeiras devem ser entregues em Dezembro próximo.

Assim, conjuntamente com a electrificação, a S. N. C. F. prossegue firmemente com a política da supressão total da tracção a vapor — o que aliás é hoje preocupação, também, de todos os caminhos de ferro de vanguarda na Europa.

A electrificação das principais linhas da S. N. C. F. foi posta em vigor depois da guerra, com vista à sua aplicação sistemática nos troços de tráfego intenso.

Hoje, a rede electrificada gaulesa conta



A dieselização da rede francesa está em plena execução. A S. N. C. F. tem-na feito por conjuntos de linhas de características semelhantes, o que muito facilita a rotação das locomotivas. Estas têm potência variável conforme o serviço a que se destinam: as de menor potência são utilizadas em manobras e nas linhas secundárias e as de maior, como a da fotografia, nas linhas mais importantes.



com 6.570 Km. (compreendendo já a linha Livron-Avignon, de 107 Km. inaugurada em Setembro findo). Por ela se escoia actualmente 50% do tráfego total, ainda que essa quilometragem não represente senão 16,5% da extensão total das linhas francesas.

Paralelamente com a generalização múltipla de unidades eléctricas, a *dieselização* vai progredindo de forma intensa, na rede da S. N. C. F., quer pela utilização de automotoras, quer pelo uso de locotractores, quer ainda pela introdução de outras unidades diversas de tracção, de potências variáveis.

No capítulo de automotoras, o progresso tem sido franco, sobretudo pela difusão de unidades *Diesel* com uma potência total que não tem excedido a de algumas centenas de cavalos-vapor. Os caminhos de ferro franceses, desde há 4 anos que apenas dispõem, no seu parque automotor, de motores ligeiros e rápidos, com uma força da ordem dos 800 CV. Mas, com o seu emprego, tem sido possível substituir, rápida e vantajosamente, a maior parte dos comboios *ónibus* a vapor, das linhas de tráfego médio ou reduzido, por excelentes unidades automotoras, que asseguram, hoje, 40% do percurso dos comboios de passageiros. O activo de automotoras da S. N. C. F. compreende actualmente mais de mil unidades, com uma potência motora de 150 a 825 CV. É com motores de 825 CV. que os franceses asseguram a exploração dos serviços de «grande linha», estabelecendo ligações extremamente rápidas e confortáveis, quer através das extensas transversais francesas, quer por intermédio das longas linhas internacionais. As automotoras panorâmicas foram as últimas, deste tipo, a ser postas em circulação.

Mas, da mesma forma crescente, se tem alargado a *dieselização* no serviço de manobras e no das linhas de médio ou fraco tráfego.

O motor *Diesel* permite, especialmente neste sector, obter economias consideráveis, graças ao seu excelente rendimento, à sua facilidade de condução, ao espaçamento de reabastecimentos em combustíveis e, enfim, à sua reduzida manutenção. A S. N. C. F. utiliza hoje para os seus serviços, 680 locotractores de 60 a 150 CV. (em 1938 existiam

apenas 230, e, em 1950, 345); 80 locotractores de 150 a 350 CV. e ainda 460 locomotivas de 400 a 800 CV. (em 1938 eram apenas 3, e, em 1950, 110).

Por outro lado, a S. N. C. F. numa nova e auspiciosa etape da sua boa carreira, tem posto ao serviço locomotivas *Diesel* — Eléctricas de 2.000 e de 1.800 CV.. As de 2.000 CV. (060 DA) estão actualmente afectas à tracção de comboios de mercadorias, de 1.800 a 2.000 Ton., em circulação na grande linha de Cintura de Paris. As de 1.800 CV. (060 DB) rebocam hoje, tanto os comboios «rápidos» ou «expressos», como os comboios da G. V. ou P. V., no conjunto das linhas situadas no Oeste da artéria electrificada Tours — Bordeus.

No estado actual da técnica europeia, a potência das locomotivas *Diesel* não têm ultrapassado os 2.000 CV.. O seu emprego em linhas de tráfego denso ou de perfil difícil, como, por exemplo, nas do litoral mediterrâneo, têm forçado os técnicos a recorrer à «dupla-tracção» *Diesel*, com o evidente agravamento dos resultados de exploração. É por esta razão, que a indústria ferroviária francesa está estudando atentamente, e com o mais alto interesse, o problema da circulação de locomotivas cada vez mais potentes. A distância que separa ainda, na escala de potências, as locomotivas *Diesel* das locomotivas eléctricas, tende a diminuir cada vez mais — garantindo, na utilização de ambas, largas e profundas vantagens de exploração — que tanto aconselham a pôr de lado, definitivamente, toda e qualquer forma de tracção ferroviária a vapor!



Nos termos do n.º 4 do Art.º 43.º do Regulamento Geral do Pessoal, a Direcção-Geral louvou o Sr. Carlos Eugénio Castanheira, Adido Técnico de 1.ª classe, da Divisão de Material e Tracção, recentemente reformado, pela dedicação e comptência com que desempenhou os serviços que lhe foram confiados durante a sua carreira de ferroviário.



# Crime no Expresso de Pequim!

Um conto de WALTER DORRIN

O comboio expresso para Pequim corria numa velocidade louca. No compartimento em que viajava «Mr.» Donald seguiam mais dois cavalheiros que, pelos seus trajos, se via pertencerem a nacionalidades diferentes. Quando o comboio parou na primeira estação, «Mr.» Donald que, até ali, tinha estado a ler o jornal, teve uma forte comoção. De repente não acreditou naquilo que os seus olhos observavam. Sentiu as suas mãos a tremer, mas procurou dominar-se. Entretanto, o outro companheiro dormia profundamente com a cabeça encostada ao banco estofado. «Mr.» Donald, após os primeiros momentos de assombro, colocou o jornal de lado e, de um salto, foi acordar o outro cavalheiro, abanando-o com violência. Este abriu os olhos mal-humorado e depois fez um ar interrogativo. «Mr.» Donald teve ainda força para apontar o corpo que se encontrava encostado na outra extremidade do banco. Só passados uns segundos, pôde ele pronunciar:

— Está morto! Mataram-no!

O companheiro ergueu-se também num gesto rápido e ambos se aproximaram do homem que parecia dormir tranquilamente. A cabeça tinha um profundo golpe, donde brotava um fio de sangue que caía para a camisa. Os olhos estavam semi-cerrados. Numa das mãos podia ver-se um livro aberto, cujas últimas folhas pareciam levemente amarrotadas.

«Mr.» Donald falou em inglês para o seu companheiro, que ficou aterrorizado. Não havia que perder tempo. Procurou a alavanca de alarme, e depois correu pelo corredor fora, gritando pelo revisor.

## Ninguém tinha visto nada de especial

O comboio parou quilómetros adiante, depois de vários passageiros terem invadido o compartimento, comentando o sucedido com as expressões mais diferentes que se possam imaginar. O revisor chamou, por sua vez, a Polícia Internacional que viajava no comboio, afim dela tomar conta da ocorrência. O sargento Martin mandou evacuar a carruagem, depois de ter identificado todos os passageiros que nela seguiam. Perguntou a «Mr.» Donald o que tinha observado durante todo o trajecto, mas ele pouco pôde explicar. Disse apenas que estava a ler o seu jornal e não dera por nada de anormal. Tão pouco alguém entrara no compartimento. O companheiro respondeu que estava a dormir e que nada vira também e que só soubera do acontecido quando «Mr.» Donald o chamara.

O sargento Martin interrogou depois os outros passageiros, tomando nota de tudo quanto eles diziam. Assim, averiguou que, com efeito, nessa carruagem ninguém entrara em qualquer das outras estações. E que a vítima deveria estar viva ainda há pouco, segundo afirmara «Mr.» Donald, que, uma vez que se levantou para ir ao restaurante, o vira mergulhado no seu livro. O guarda de serviço na carruagem também não vira ninguém suspeito transitar de uma para outra carruagem, de modo que o mistério se adensava a cada minuto que passava. O sargento Martin, por uma questão de segurança, deteve «Mr.» Donald e o seu companheiro, para serem depois ouvidos pelo inspector chinês, em Pequim.



— ...e ambos se aproximaram do homem que parecia dormir tranquilamente.



## Um monge sobe para um comboio...

Entretanto, um tal senhor Wild chamou a atenção do sargento Martin para o facto de ter visto numa das estações, de que já não se recordava o nome, um homem vestido de monge subir para o comboio. Ora, este homem não tornara a ser visto em parte alguma e, quando o inspector Cheng passou em revista todos os passageiros à chegada a Pequim, também não havia nenhum monge... O sargento Martin sentiu que alguma coisa não estava a correr bem. Wild foi apertado a respeito da estatura e outros sinais característicos do homem misterioso, mas pouco adiantou. Apenas se lembrava que o homem trazia umas botas pretas que... Ele não quis dizer mais nada. Sabia bem, agora se lembrava nitidamente, que um dos presentes ao interrogatório usava uma dessas botas, e isto na altura em que o inspector Cheng se aproximou para melhor examinar os documentos. «Mr.» Donald confessou depois que tinha ido ao restaurante, mas que se demorara apenas alguns minutos. Cheng chegou a estabelecer a hora do crime entre as 11 e as 11 e 15 minutos dessa noite. Neste quarto de hora, o guarda garantia não ter visto ninguém entrar ou sair da carruagem. Nos outros compartimentos poucas dúvidas poderiam subsistir, já que se averiguou que estiveram sempre acordados, pelo menos dois passageiros, e estes testemunhavam a favor de qualquer alibi.

### As botas desapareceram!

Quando do segundo interrogatório, Wild reparou que as botas tinham desaparecido... O passageiro que as tinha calçado já não as usava agora. Portanto, as botas teriam de se encontrar, por força, na sala onde o inspector mandara esperar. Com esta ideia fixa, dirigiu-se a Cheng, e contou-lhe a sua suspeita. Cheng mandou passar uma busca a todos os recantos da estação, e as botas foram finalmente encontradas. Através de uma primeira análise, verificou-se que as botas eram de fabrico americano. Logo, quem as calçava, ou era dessa nacionalidade, ou teria vindo de lá há pouco tempo. Mas também se poderia dar o caso de o assassino ter comprado as botas na China, coisa que, apesar de tudo, não era lá muito provável.

No comboio viajavam apenas 8 passageiros americanos. Cheng circunscreveu, portanto, a lista dos suspeitos a esses 8 indivíduos. E, por exclusão de partes, chegou ainda a outro pequeno círculo: Wild, o sargento Martin e um tal Joyce, comerciante de Chicago.

### Uma crise de nervos denuncia o criminoso!

Cheng, com a proverbial paciência chinesa, iniciou a nova fase das investigações com um sorriso nos lábios, usando o processo mais simples. Mandou os três suspeitos calçarem as botas, para ver a quem elas serviam. Foi neste momento que o sargento Martin teve uma crise nervosa. Algemado em seguida, e depois de forte pressão, acabou por confessar o crime!



Para a comissão de estudo das condições de navegabilidade do Rio Douro, criada recentemente pelos Ministérios da Economia, das Comunicações e das Obras Públicas, foi nomeado, como representante da C. P., o Eng. António Ferreira de Almeida.

O estudo da comissão nomeada impõe-se devido ao desvio de águas que os aproveitamentos hidráulicos da Hidro-eléctrica do Douro provocam e à repercussão que isso causa no tráfego fluvial e consequentemente nos transportes rodó e ferroviários.

— O SNI incumbiu o Eng. Hidalgo Barata de realizar um documentário colorido de 16 m/m, sobre os nossos Caminhos de Ferro e que será apresentado nos cinemas do País. A C. P. dá inteira colaboração aos trabalhos em causa — que já tiveram início na sua fase preliminar.

— Vai realizar-se este ano, em princípios deste mês, à semelhança dos anos anteriores, mais uma exposição de flores de Outono, a apresentar ao público no átrio da nossa estação do Rossio.

— A pedido das populações locais, a estação de Alfarelos passa a denominar-se «Alfarelos — Granja do Ulmeiro».

— Realizou-se na Póvoa de Varzim, em meados do mês findo, a III confraternização dos ferroviários da antiga linha do Porto à Póvoa e Famalicão. Do programa da reunião constou uma missa de sufrágio e um almoço de camaradagem.

Dáí em diante, as coisas tornaram-se fáceis. Martin introduzira-se no compartimento de «Mr.» Donald, enquanto este fora ao restaurante e golpeará o pobre homem. Portanto, faltava saber porque tinha o guarda da carruagem mentido, ao afirmar que ninguém passara pelo corredor. Afinal, tudo se esclareceu: o guarda também acabou por confessar que tinha adormecido, e nada dissera para não ser castigado... Mas esta história só teve o seu verdadeiro epílogo quando, anos depois, o tenente-coronel Wild contou os factos numa roda de amigos. Ele pertencia ao serviço de contra-espionagem americano, e perseguia um homem que se chamava Turek, o que foi assassinado. Sabia que ele tinha os dias contados, por ter traído os serviços da China. O que ele, por outro lado, ignorava, era quem ficaria encarregado de o liquidar. E ficou muito admirado, apesar de tudo, quando veio a saber que o sargento Martin pertencia, afinal, ao outro lado, e que trabalhava sob as ordens de um inspector Chinês...



# Louis Armstrong, o Imperador do Jazz,

## improvisou os primeiros "blues" quando era ferroviário

Hoje, quando Louis Armstrong toca em público, uma coisa é certa e sabida: milhares de espectadores acorrem, em massa, entusiasmados. A lotação esgota-se logo na semana antes do espetáculo. E, no dia da sessão, numerosas forças da polícia são destacadas para impedir a invasão de outros tantos milhares de espectadores que, fora, aguardam a sua entrada ou saída — simplesmente para o ver e aplaudir freneticamente... Armstrong, o imperador do Jazz, é, verdadeira e indiscutivelmente, um ídolo!

Este extraordinário sucesso do negro Louis, foi porém conquistado lenta e muito dificilmente, com duro trabalho e pesado esforço.

Nascido numa miserável choça, em Nova Orleães, no começo do nosso século, a 4 de Julho, viu-se abandonado pelos pais aos 5 anos — idade em que teve de começar a trabalhar penosamente. Foi ardina, carvoeiro, engraxador, marçano... e, nos intervalos, mendigo!

Em 31 de Dezembro de 1912 — tinha então 12 anos — foi internado na penitenciária de Waifs, por ter disparado alguns tiros de pistola contra um miúdo da sua idade, que o tinha insultado.

Na prisão, aprendeu a tocar clarim e fez parte da banda local. Quando um dia lhe deram um trompete, modificou o bocal e logo conseguiu novíssimos e quase sobrenaturais acordes, na cadência ritmada da sua fértil imaginação musical. Os seus colegas alcunharam-no de *Satchmouth* (boca em forma de saco), alcunha que ele próprio aligeirou para o nome que viria a torná-lo conhecido e famoso em todo o mundo: *Satchmo*.

Posto em liberdade aos 16 anos, *Satchmo* ocupou-se, de novo, em pesadas tarefas. O seu aparecimento público, como trompetista, deve-se a Henry Matrange, proprietário dum

estabelecimento de jogos ilícitos. Ali, Armstrong tocava toda à noite, enquanto de dia procedia aos mais variados mesteres ocasionais.

Em 1917 a Companhia ferroviária *Southern Pacific*, concessionária da linha Nova Orleães — S. Francisco, pela fronteira mexicana,



admite-o como assentador de via, onde se mantém alguns meses. Esta ocupação impedia-o, no entanto, de continuar a frequentar os espetáculos em que colaborava. Movem-se influências, apresentam-se pedidos, e, Louis muda de departamento, sendo colocado como carregador, na estação de Nova Orleães. E foi — regista-o claramente a sua biografia — durante os trabalhos de descarga de



## I — Divisão da Exploração

### A) — Serviço do Movimento

*Ordem do Dia n.º 4 609 de 21-9-959 — Mudança da hora legal.*

*Ordens de Serviço da série M de n.º 1 077 de 3-9-959 ao n.º 1 100 de 30-9-959.*

### B) — Serviço Comercial e do Tráfego

*Indicador Geral do Serviço que prestam as estações, apeadeiros, etc.; de 8-9-959.*

*14.º aditamento aos Quadros das Distâncias de 8-9-959 — Atribuição de distâncias próprias a Agolada, Barcarena, Livramento e Represas.*

*14.º aditamento à Tarifa Especial n.º 3 — Passageiros — de 11-9-959 — Alteração dos preços de marcação antecipada de lugar e taxa de velocidade.*

*Complementos diversos à Tarifa, com Empresas de Camionagem de 1 a 30-9-959 — Alterações e ampliações.*

## II — Divisão da Via e Obras

*Circular de Via n.º 3 572 de 2-7-959 — Nota do*

peçoal eventual dispensado do serviço por irregularidades.

*Circular de Via n.º 3 573 de 4-7-959 — Chama a atenção do pessoal para o cumprimento das disposições da O. D. G. n.º 333 — Cedência de lugares sentados.*

*Circular de Via n.º 3 574 de 4-7-959 — Esclarece normas a seguir com as requisições de passes escolares para o próximo ano lectivo.*

*Circular de Via n.º 3 575 de 22-7-959 — Nota das classificações dos exames, realizados no Entroncamento, para chefes de lanço.*

*Circular de Via n.º 3 576 de 14-8-959 — Comunica a resolução superior para suspender o fornecimento de óculos aos agentes para correcção da vista.*

*Instrução de Via n.º 470 de 5-8-959 — Normas a seguir com a concessão de transportes às guardas de P. N..*

*Instrução de Via n.º 471 de 24-8-959 — Normas a seguir com os processamentos de contas de pagamento e de cobrança.*

vagões que Louis improvisou os seus primeiros «blues», que à noite iria tocar, no antro de Matrange, para gáudio dos seus ouvintes.

Depois de 1918, o então rei do Jazz, King Oliver, coloca-o na sua orquestra iniciando-o nas várias «tournées» ao longo de todo o Mississipi. A partir daqui, Louis foi, como soe dizer-se, «matando» a sua fome! Aos poucos adquire certo renome nos E. U. A., e, quando deixa King Oliver, é já para organizar a sua própria orquestra!

Em 1932, Jacques Canetti fá-lo ir a França. Recepção triunfal. Há luta na disputa dos bilhetes para os primeiros concertos... Aconteceu em França o mesmo que iria suceder nos outros países!

É nessa época que a sua inspiração o afasta do então já clássico estilo Nova Orleães para uma nova forma musical: a da sua inspiração momentânea. Com Earl Hines ao piano, Louis Armstrong compõe e interpreta, de forma rara, verdadeiras «sinfonias»,

que são profusamente gravadas em disco.

Os *Hot Clubs* de todo o mundo também gravam e propagam as suas melodias: «Saint-Louis Blues», «Black and Blue» «Memphis Blue» e «Satch plays Fats», foram, como o são, conhecidíssimas. A partir daqui, a ascensão de astro é meteórica — e de todos conhecida. Culmina, em 1958, com o «Grande Prémio do Disco de Jazz», que lhe é atribuído por unanimidade!

Armstrong, hoje como ontem, amanhã como hoje, conquista e fascina o seu numeroso público. Na verdade *Satchmo*, através das suas melodias, conseguiu encontrar uma forma rara e pessoalíssima de exprimir os anseios e nostalgias dos da sua raça. Essas melodias, os seus «blues» — *música negra que é espírito e não matéria* — começaram, como referimos, a ser improvisados pelo grande Louis, no ritmo lento e penoso do trabalho de descarga de um vagão de caminho de ferro...





# GRUPOS *desportivos* FERROVIÁRIOS

## REMO E BASQUETEBOL

Por J. MATOS SERRAS

**D**EPOIS de termos tratado, nos três últimos números do *Boletim*, dos Jogos Desportivos Ferroviários deste ano, falemos de novo das actividades dos nossos Grupos. Começaremos por abordar os Campeonatos Nacionais de Remo, que de novo tiveram por cenário o aprazível Rio do Príncipe, a dois passos de Aveiro.

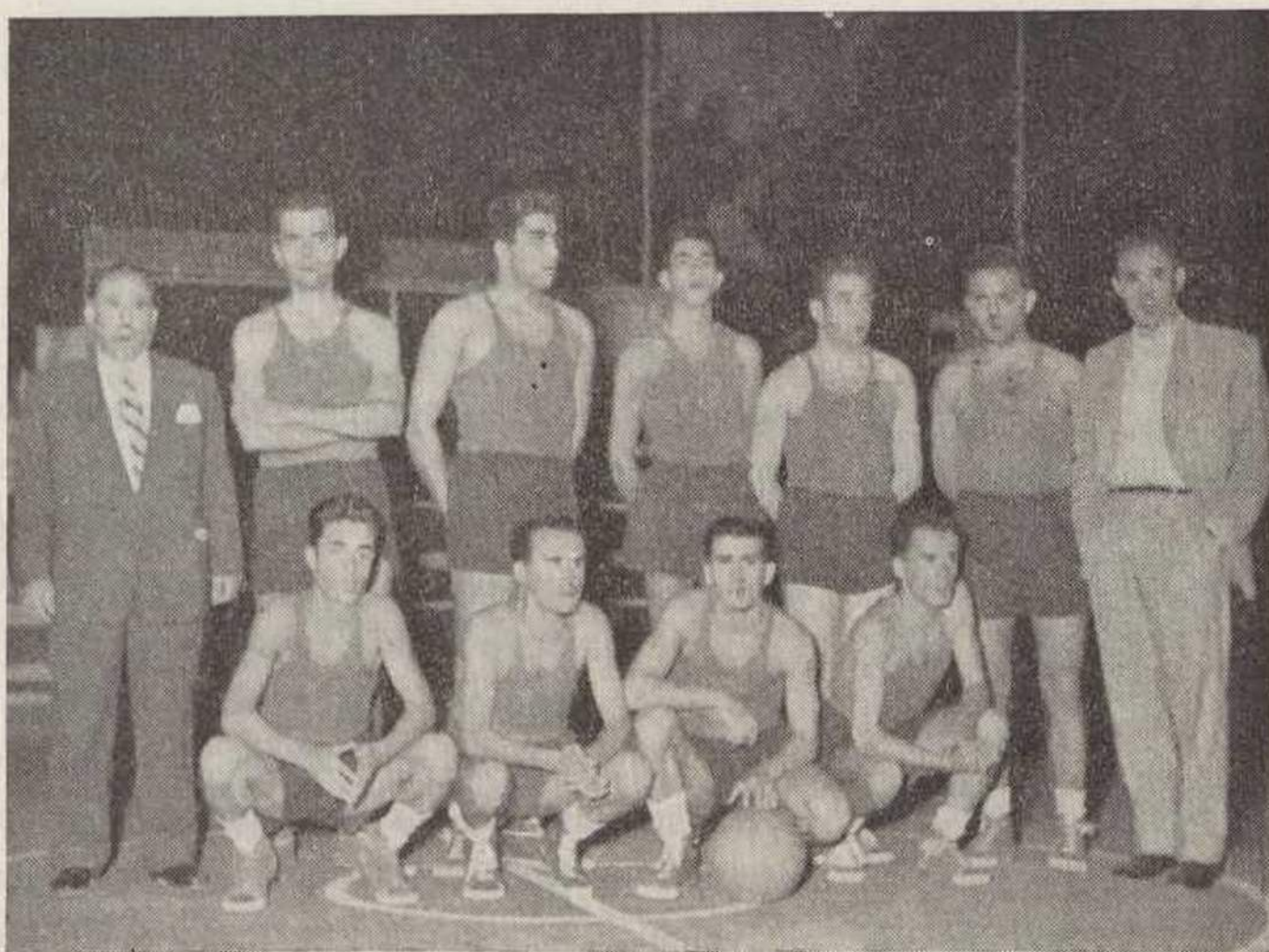
Embora os remadores ferroviários não hajam conseguido nenhuma vitória, apraz-nos referir a sua participação, em especial por parte dos barreirenses, que, após um ano de ausência, voltaram a competir em

«Gaz Cidla» e em 2.º para a taça «Cuf», em «Yolle» de 4; Barreiro obteve a 4.ª posição na taça «H. Parison», em «Yolle» de 8.

\* \* \*

A convite do Sporting Clube das Caldas, o «cinco» de basquetebol do Grupo Desportivo da C. P. (Lisboa) deslocou-se àquela vila, a fim de disputar um encontro para atribuição de uma taça.

Os ferroviários lisboetas, que já nos últimos Jogos



A equipa de basquetebol do Desportivo da C. P. — Lisboa

provas da modalidade onde, em tempos, se notabilizaram.

O comportamento dos remadores dos nossos Grupos Desportivos traduziu-se em: — Lisboa ficou em 3.º lugar em «Yolle» de 4, júniores, e o Barreiro alcançou também o 3.º posto em «Yolle» de 8, séniores.

Os remadores do Barreiro e de Lisboa também tomaram parte nas provas internacionais levadas a cabo na Figueira da Foz, tendo alcançado os seguintes resultados: Lisboa classificou-se em 3.º para a taça

Desportivos se haviam mostrado em excelente forma, ganharam o prélio por 40-28, com 25-16 ao intervalo.

Alinharam e marcaram, pelos vencedores:

João dos Santos (4) — Manuel Mogas (4) — Luciano Mogas (2) — José Avelino (17) — Luís Teixeira (13) — Raul Pedro — José Sabino — Arlindo e Artur.

Depois do jogo foi entregue aos vencedores a taça conquistada, e na sede da colectividade caldense realizou-se uma recepção de homenagem aos basquetebolistas ferroviários da capital.



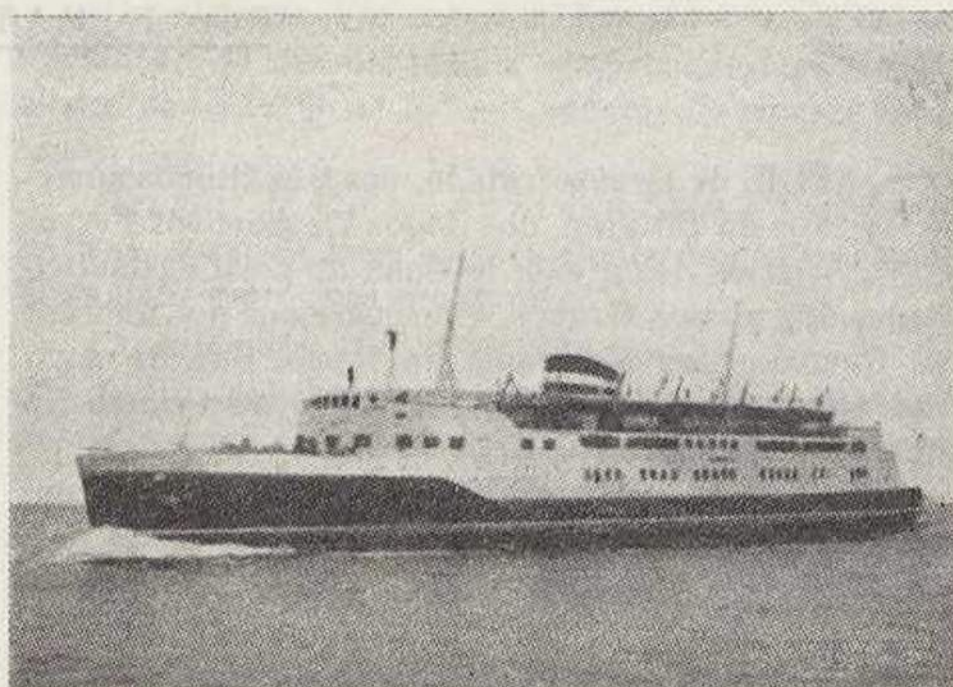
# O «Prinsesse Benedikte» —

o mais moderno «Ferry Boat»  
da Europa — é dinamarquês

Os Caminhos de Ferro do Estado da Dinamarca lançaram ao serviço, no fim do Verão passado, um novo «ferry-boat» destinado a assegurar as carreiras de passageiros e mercadorias, no Grande Belt. O excelente barco é o «Prinsesse Benedikte», actualmente o maior e mais moderno transporte da Europa, no seu género. Pode transportar, indiferentemente, tanto material ferroviário como automóveis ou camiões.

As principais características deste novo barco são as seguintes:

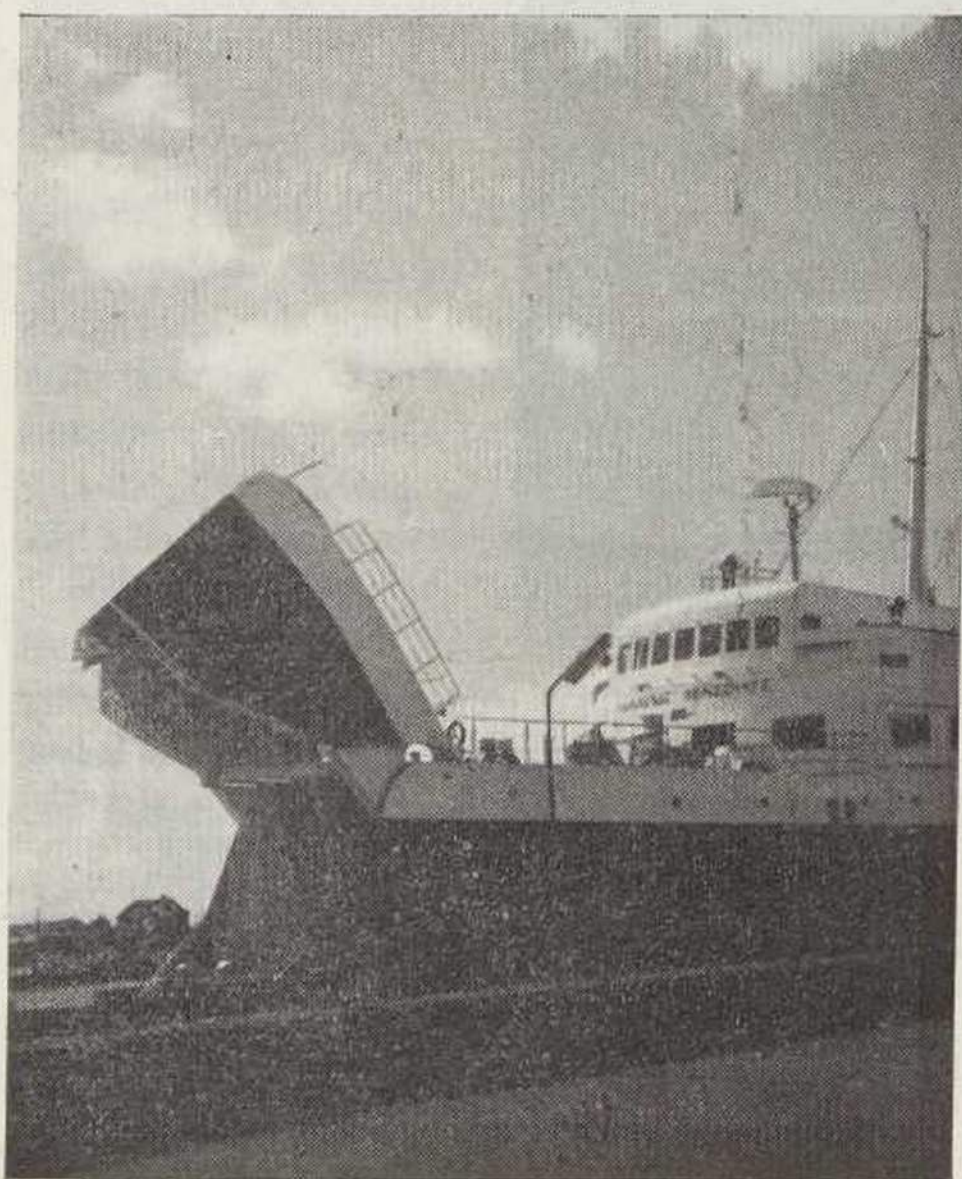
Comprimento total	111,10 metros
Largura total . .	17,70 »
Deslocação . .	4,650 Ton.
Velocidade . . .	18,75 nós



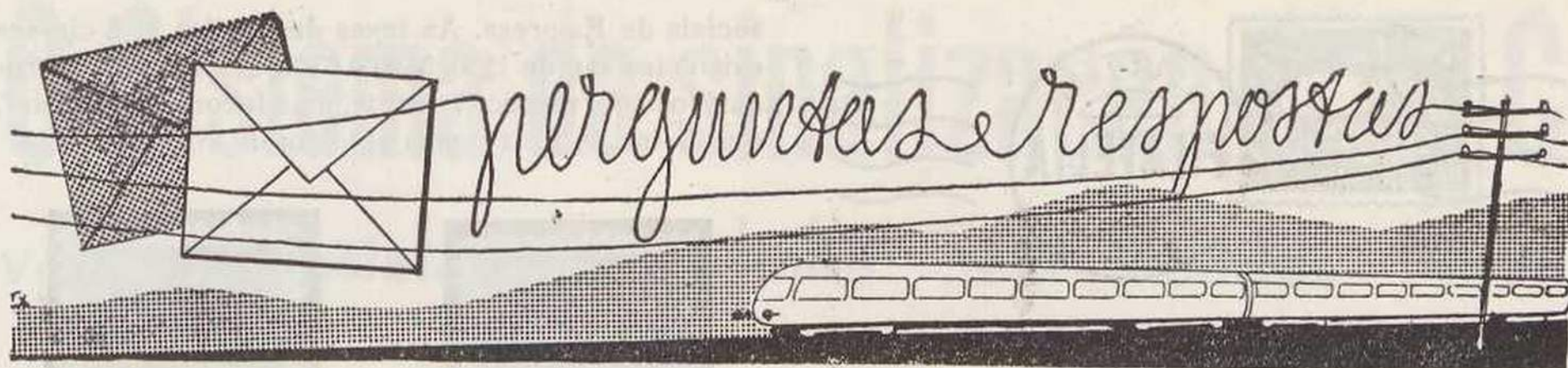
Construído nos importantes estaleiros navais de Helsingor, no norte da Dinamarca, o «Prinsesse Benedikte» está apetrechado com todos os requisitos precisos para assegurar o transporte de 2.000 passageiros, nas melhores condições de velocidade, comodidade e conforto. O barco possui 3 vias férreas com uma extensão total de 257 metros e tem capacidade para 30 carruagens ou vagões ou ainda 120 automóveis.

Está equipado com 2 poderosos motores Diesel com uma potência total de 8700 H. P. a 200 r. p. m. Porque o acesso das unidades a transportar é feito pela proa — o que dispensa as grandes manobras de arrumação de veículos — a carga e a descarga de todo o material faz-se em reduzido tempo e com a maior comodidade para todos os passageiros.

*Se não gosta de qualquer artigo aqui publicado, não comente, envie-nos um da sua autoria.*







## Divisão da Exploração

### Serviço do Movimento

**Pergunta n.º 2138/Cons. n.º 291-M** — Verificando-se pelos planos de colectores de G. V. e P. V. que há remessas que seguem a destino por vias diferentes das indicadas nos quadros da «Via Normal», do que resulta um excesso de percurso, peço elucidar-me se não haverá lapso na elaboração dos referidos planos de colectores.

**Resposta** — Não há qualquer lapso.

Os quadros da «Via Normal» devem ser tomados em conta apenas para efeito das taxas a aplicar.

O seguimento das remessas deverá continuar a fazer-se como até aqui nos termos fixados nos planos de circulação de vagões-colectores de G. V. e P. V. para assim se conseguir a maior rapidez no transporte de volumes dentro do horário em vigor.

///

**Pergunta n.º 2139/Cons. n.º 292-M** — Depois da devolução do mod. V.77 ao chefe de distrito, foi recebido numa estação intermédia o telegrama-anúncio de uma máquina isolada sem paragem em qualquer ponto do seu percurso.

O telegrama-anúncio foi recebido com pouca antecedência da hora a que a máquina devia passar nessa estação.

O pessoal da via trabalhava num ponto muito distante e próximo dele não havia P. N. providas de telefone pelas quais se pudesse fazer o respectivo aviso ao chefe de distrito.

A máquina já havia partido da origem e como, atrás se disse, não tinha paragem em nenhuma estação do seu trajecto.

Peço dizer-me como era possível, neste caso, prevenir o maquinista de que o pessoal da via não tinha conhecimento da sua circulação, conforme preceitua o 2.º período do art.º 40.º do Regulamento n.º 2.

**Resposta** — O chefe devia proceder como a seguir se indica:

1.º — Se o pessoal da via trabalhava em local situado aquém da estação de que se trata, devia transmitir, antes da concessão de avanço, um telegrama ao chefe da estação da reta-

guarda pedindo para fazer parar ali a máquina e avisar o maquinista de que o pessoal da via não tinha conhecimento da sua circulação.

2.º — Se o pessoal da via trabalhava além da estação, devia conservar fechado o disco avançado e mandar colocar petardos na linha, fazendo sinal de paragem na plataforma para assim poder entregar ao maquinista o mod. M 126 com a indicação de que o pessoal da via não tinha conhecimento da sua circulação.

### Serviço da Fiscalização das receitas

**Pergunta n.º 2140/Cons. n.º 351-F** — Peço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado (G. V.).

De Alpedrinha para Benfica  
2 cabazes com requeijão 45 kg  
Distância 272 km  
Tarifa Geral base 6.ª

525\$00 × 0,05	=	26\$25
Manutenção 18\$00 × 0,05	=	\$90
Registo . . . . .		3\$00
Aviso chegada. . . . .		1\$00
Arredondamento. . . . .		\$05
Total . .		<u>31\$20</u>

**Resposta** — Está errada a taxa apresentada. Segue discriminação como corresponde.

Distância 272 km  
Aviso ao público B. n.º 99

272 × \$60 × 0,05	=	8\$16
Registo . . . . .		3\$00
Aviso chegada. . . . .		1\$00
Arredondamento. . . . .		\$04
Total . .		<u>12\$20</u>

Às remessas de requeijão é aplicável o tratamento tarifário correspondente a queijo fresco, conforme instruções dadas por intermédio das Secções de Fiscalização das Receitas, expediente n.º 12 789-EFM., de 11 de Março de 1958.





Por J. MATOS SERRAS

### Temática dos Caminhos de Ferro

A Finlândia apenas contribui com um exemplar para a nossa colecção. Trata-se do selo emitido no ano de 1944, a favor da Cruz Vermelha, e que representa um comboio sanitário, em cujas carruagens, destinadas ao transporte de feridos, se reconhece o símbolo da humanitária Instituição.



### Marcofilia

Apesar de não ter emitido, até agora, qualquer selo para esta temática, Israel possui alguns carimbos alusivos à especialidade de que vimos tratando. Reproduzimos o carimbo apostado em 29 de Março de 1956, comemorativo da inauguração do Caminho de Ferro de Beer Sheva, que além dos seus curiosos caracteres nos mostra um moderno comboio.



### Literatura Filatélica

A propósito das colecções temáticas, ora conhecendo um incremento deveras animador e que muito nos apraz salientar, a atestar o desenvolvimento conhecido pela Filatelia, a secção especializada do *Diário Popular* tem publicado interessantes notas acerca do assunto, mormente em relação ao novo Regulamento recentemente aprovado.

### Para a nossa temática...

Embora não tenham sido emitidos pelos C. T. T., incluímos nesta secção os três selos que a C. P. passou a utilizar desde 1949, para oposição nos passes da família dos agentes e cuja receita reverte para obras

sociais da Empresa. As taxas destinadas às 3 classes existentes são de 1\$50, 3\$00 e 6\$00, e os motivos reproduzidos são, respectivamente, uma locomotiva *Diesel*, a máquina *D. Luís* e uma automotora *Nohab*.



### Exposições Filatélicas

Tudo se prepara para que resulte num êxito a próxima Exposição Filatélica a realizar entre nós, cuja inauguração está marcada para o próximo dia 1 de Dezembro no Grémio de Lojistas de Lisboa. O facto de a mesma contar com a colaboração do Clube Filatélico de Portugal é índice seguro de mais uma jornada vitoriosa. A Exposição destina-se integralmente a Temáticas e é a primeira do género no nosso país. Sabemos que os «Caminhos de Ferro» estarão representados por mais de um expositor, e pela nossa parte faremos o possível para prestigiar tal motivo de coleccionamento.

### Curiosidades Filatélicas

Dentro de dois meses vai completar um século o mais antigo selo pertencente à temática ferroviária. Trata-se de um exemplar emitido em 1860 na Nova Brunswick, e a que corresponde o n.º 4 no Catálogo Yvert.

### Recenseamento Filatélico

Filatelistas ferroviários:

Pelágio José Ramos, rua Sebastião Saraiva de Lima, n.º 10-2.º, em Lisboa.

Convidam-se todos os ferroviários filatelistas a enviarem as suas inscrições para este recenseamento do BOLETIM DA C. P.

## Mutualismo ferroviário

No prosseguimento das diligências de fusão da «Previdência do Ferroviário Reformado», «Montepio Ferroviário» e «Previdência do Ferroviário Português», reuniram-se no Porto, mais uma vez, as Direcções destes três organismos.

Foram debatidos importantes problemas de maior interesse para os ferroviários associados, ventilando-se, em pormenor, os benefícios que o mutualismo oferece a todos.



# O Sistema de sinalização C. T. C.

## vai ser instalado na linha Setil-Vendas Novas

A C. P. encomendou à conceituada firma sueca L. M. Ericsson, de Estocolmo, a instalação de sinalização por comando centralizado de tráfego (C. T. C.), para a linha Setil-Vendas Novas. O material e os trabalhos importarão em cerca de 3 milhões de coroas suecas (18.000 contos aproximadamente). Será a primeira instalação CTC em Portugal e

manha) e a do posto C. T. C., de longo curso, em Ludvika-Oxelösund (Suécia).

O primeiro está instalado numa autêntica linha de saco, com tráfego extraordinariamente elevado, distribuído por 24 linhas, com 1 520 circulações diárias e 4 500 circulações de manobra; o segundo é um trajecto de via única, com 320 Kms. de extensão, abrangendo



■  
O edifício da Direcção da  
L. M. Ericsson,  
em Estocolmo  
■

abrangerá 70 Kms. de linha, na qual estão compreendidas 11 estações.

Com este novo sistema, — a instalar no prazo de 18 meses — e há muito aliás projectado, conseguir-se-á uma grande melhoria de exploração, com uma muito menor despesa.

Lembramos que à Ericsson — que é igualmente fornecedora de todo o equipamento de sinalização do Metropolitano de Lisboa — se devem, entre muitas outras realizações executadas em todo o globo, dois notáveis feitos da técnica ferroviária de sinalização; o posto central de manobra de Francfort-Main (Ale-

a importante zona de tráfego de minério de Ludvika com o porto de Oxelösund, no Báltico, com 36 grandes estações e numerosas passagens de nível.

Qualquer destas duas realizações demonstra, além da perfeita capacidade de trabalho ferroviário da L. M. Ericsson — iniciada, no campo do C. T. T., em 1938, com a instalação ainda hoje existente e funcionando a contento, na linha de Estocolmo e Saltsjöbaden — a tendência actual de todos os caminhos de ferro avançados do globo: substituição de regime de protecção descentralizada das circulações por um sistema de comando único, centralizado.



# Os nossos CONCURSOS

**Divertindo-se, pode ganhar dinheiro**

**PRÉMIOS — 300\$00**

Entre as muitas missões que cabem a todos os ferroviários de qualquer parte do Mundo, algumas há que se destacam de forma preponderante.

É o caso do agente que apresentamos na junta gravura.

Do seu valioso e indispensável contributo no importantíssimo sector da circulação, muito depende a boa regularidade do serviço ferroviário — e obviamente o próprio prestígio da Empresa que serve.

**N.º 29**

**QUE CATEGORIA TEM ESTE AGENTE ?**

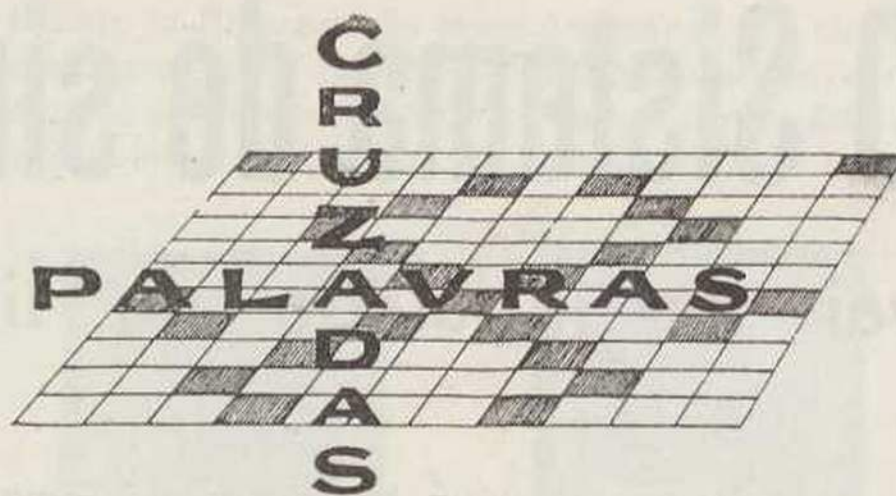


As respostas dos nossos assinantes devem-nos ser remetidas até ao fim do mês, em simples postal. Os prémios serão sorteados entre os concorrentes que tiverem respostas certas.

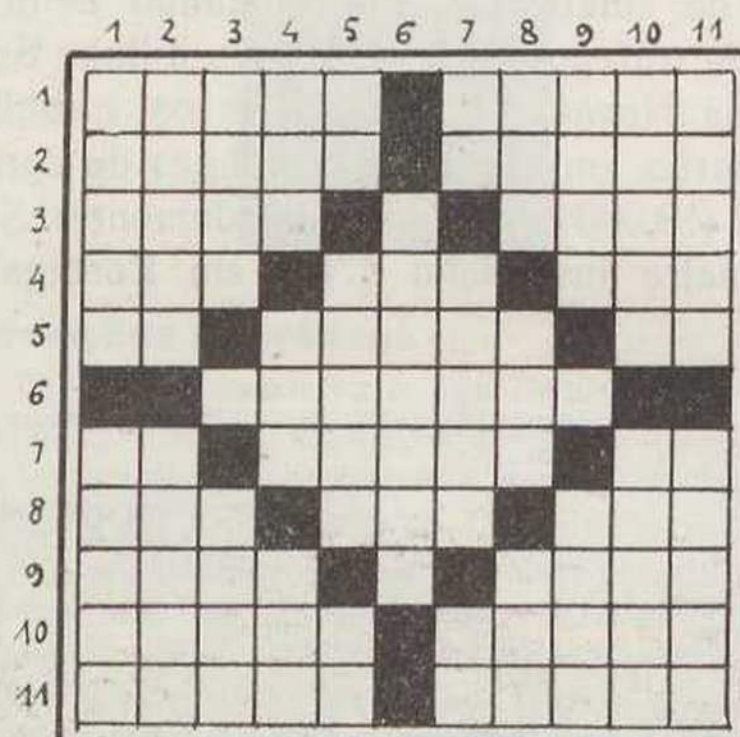
**Resultado do Concurso N.º 27**

**Solução: — Monte Estoril.**

Foram premiados: — Manuel da Costa Neves Júnior, inspector reformado (Entroncamento); Olindo Pedro Marmota, Empregado principal (Faro) e José da Costa Ayres, fiel de armazém (Lisboa-P).



Por RUI L. SANCHES



**Problema n.º 4**

**HORIZONTALIS:**

1 — Poente; Um dos mais famosos ranchos folclóricos portugueses. 2 — Apelido masc.; Povoação do concelho de Seixal. 3 — Aro; Ali. 4 — Elevo; Santo; Eia. 5 — Desamparado; Marca de cigarros; Carta de jogar. 6 — Unimos. 7 — Sorri; Retirou; Acusada. 8 — Estado do SO. da Arábia, perto do estreito de Ormuz; Sòzinhos; Puro (inv.). 9 — Aborreço; Vila do Alto Alentejo. 10 — Movimento; Ilha do arquipélago de Cabo Verde. 11 — Divisão do tempo (pl.); Más (pop.).

**VERTICAIS:**

1 — Em forma de ovo (pl.); Estação da Linha da Beira Baixa. 2 — Género de casa de espectáculos; Magnetize (um corpo). 3 — Marca de locomotivas usadas na C. P.; Planta umbelífera, que serve para aromatizar o licor que tem o seu nome. 4 — Estão; Poeiras; Letra. 5 — Letra grega (inv.); Divisões; Art. def. (pl.). 6 — Molusco com concha globulosa e em espiral. 7 — Está (abrev.); Amores; Brigit Bardot. 8 — Criada; Estou; Medida agrária. 9 — Tenro; Estação da Linha do Norte. 10 — Terreno circular fechado; Ódio. 11 — Folhagem (pl.); Catafalco.

**Solução do Problema n.º 3**

**HORIZONTALIS:**

1 — Sacor, Abela; 2 — Acampes; 3 — Na, Adeus, Ba; 4 — Apa, Aur, Til; 5 — Iodar, Afife; 6 — Sel, Aba; 7 — Atrio, Arena; 8 — Mae, Mac, Tal; 9 — Ir, Gémeo, St; 10 — Gigante; 11 — Acesa, Oásis.

**VERTICAIS:**

1 — Sinai, Amiga; 2 — Apostar; 3 — Ca, Adere, Ge; 4 — Oca, Ali, Gis; 5 — Radar, Omega; 6 — Meu, Ama; 7 — Apura, Acesso; 8 — Bes, Far, Ota; 9 — Es, Tibet, Es; 10 — Bifanas; 11 — Abale, Altos.



## AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Da esquerda para a direita: José Joaquim da Silva Bravo, subchefe de escritório; Júlio Gonçalves da Cruz, Carlos Cotafo Condeço, Carlos António Diniz e Eufrazio de Alegria Grego, chefes de secção, e Carlos Marques dos Santos, chefe de brigada.



Da esquerda para a direita: Augusto Sebastião Ferreira Mendes, chefe de estação de 1.<sup>a</sup> cl.; Mário Guerreiro de Matos e Manuel Romão Cláudio, chefes de estação de 2.<sup>a</sup> cl.; Miguel Florêncio, Francisco Assis Machado Júnior e Joaquim Martins Rochartre, chefes de estação de 3.<sup>a</sup> cl.



Da esquerda para a direita: João Martins da Silva, Ezequiel Augusto Santos, Carlos Ferreira Peres, Licínio Pinto Miranda, Fernando Teixeira da Costa e Augusto Soares Nogueira, chefes de estação de 3.<sup>a</sup> cl.



Da esquerda para a direita: António Pinto Serra, chefe de estação de 3.<sup>a</sup> cl.; Basílio de Jesus Pinto, factor de 1.<sup>a</sup> cl.; Artur Alberto Moreira, Aurélio Jaime Braga, Adriano Soares Filgueiras de Amorim e Alfredo Jacinto Martins, factores de 2.<sup>a</sup> cl.



# AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



Da esquerda para a direita: Manuel Louro Correia, factor de 2.<sup>a</sup> cl.; encontrou na sala de espera da estação de Bruçô uma carteira com documentos e a importância de 1 400\$00; Rogélio Ambrósio, servente de 2.<sup>a</sup> cl.; encontrou numa carruagem do comboio 8012 um anel de ouro com brilhantes, no valor de 1 000\$00; Francisco Braz, revisor de material de 3.<sup>a</sup> cl.; encontrou numa dependência do posto de revisão de Lisboa-P. um envelope contendo a quantia de 1 484\$00; João Carlos Almeida e Silva, chefe de brigada: encontrou no recinto das Oficinas do Barreiro um anel de ouro no valor de 360\$00; Belmiro dos Reis, condutor de carruagens: encontrou numa carruagem do comboio 20.011 uma pulseira de ouro, no valor de 292\$50; e Alfredo de Jesus Lameiras, servente: encontrou numa carruagem do comboio 1 uma carteira contendo a quantia de 700\$00.



Da esquerda para a direita; José Cartulho Florindo, assentador de 1.<sup>a</sup> cl.: pelo interesse e dedicação demonstrados e acertadas providências que tomou quando, não obstante se encontrar de folga, notou que ao Km. 57-Norte estava um carril partido, tendo providenciado prontamente no sentido do mesmo ser imediatamente substituído. Colaborou no trabalho, permitindo assim que a circulação dos comboios fosse o menos possível perturbada; Manuel Pires Baptista, servente auxiliar (via): pelo interesse e esforço despendido quando, viajando na automotora 1 520 e tendo esta efectuado paragem ao Km. 40,150-Dão, por se encontrar a via obstruída pela queda de uma trincheira, prontamente coadjuvou os trabalhos de desobstrução, que foram executados em condições difíceis dada a muita água existente no local; Luís Mendes Patrício, subchefe de distrito: pelo interesse e dedicação pelo serviço, demonstrados quando, estando de folga e viajando na automotora 1 421, notou uma pancada estranha à passagem pelo Km. 32,080-Beira Alta. Por esse motivo deu conhecimento do facto aos chefes da estação de Límede e do distrito 244, tendo este verificado tratar-se de um carril partido e procedido à sua substituição; Joaquim Teixeira, servente de 1.<sup>a</sup> cl.; achou no recinto do Depósito de Máquinas de Campanhã um anel de ouro no valor de 320\$00; João dos Santos Nina, revisor de material de 2.<sup>a</sup> cl.; encontrou na automotora 8 110 um anel de ouro com o valor de 400\$00; e Octávio Roque, auxiliar, encontrou no comboio 4 uma carteira com a quantia de 5 890\$00.

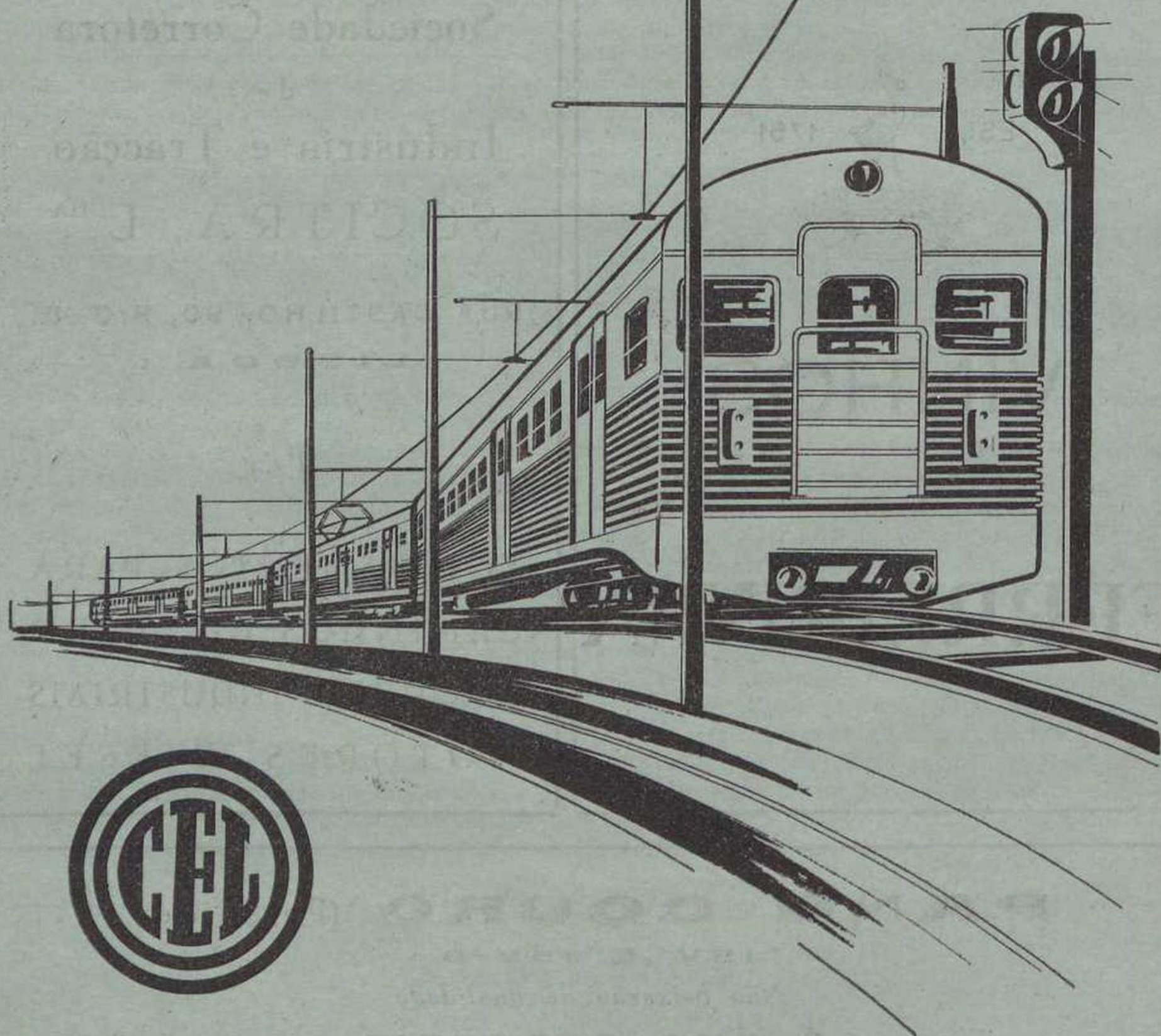
## SUMÁRIO

URBANIZAÇÃO DE SETÚBAL \* OS NOSSOS CAMINHOS DE FERRO NO PLANO DE FOMENTO \* IMPRESSÕES DE VIAGEM, por Arminda Gonçalves \* 50 ANOS AO SERVIÇO DO CAMINHO DE FERRO \* O PAPEL DAS FILARMÓNICAS E O CONCURSO DA F. N. A. T. \* EM VIAGEM — O IBÉRIA-EXPERSSO, por Guerra Maio \* DOS JORNAIS \* LOUVORES \* O CRIME NO EXPRESSO DE PEQUIM, um conto de Walter Dorlin \* NOTICIÁRIO DIVERSO \* LOUIS ARMSTRONG, O IMPERADOR DO JAZZ \* REGULA-MENTAÇÃO DISPERSA \* GRUPOS DESPORTIVOS FERROVIÁRIOS, por J. Matos Serras \* O «PRIN-SESSE BENEDIKTE» \* PERGUNTAS E RESPOSTAS \* FILATELIA, por J. Matos Serras \* MUTUALISMO FERROVIÁRIO \* O SISTEMA DE SINALIZAÇÃO C. T. C. \* OS NOSSOS CONCURSOS \* PESSOAL

NA CAPA: Locomotora «Moyse» em serviço na C. P.



FABRICANTES DE  
FIOS E CABOS  
ESPECIAIS PARA  
SINALIZAÇÃO DAS  
LINHAS ELECTRIFICA-  
DAS EM PORTUGAL



**FÁBRICA NACIONAL DE CONDUTORES ELÉCTRICOS, S. A. R. L.**

**Venda Nova — Amadora**

Administração e Serviços Comerciais

**RUA DUQUES DE BRAGANÇA, 9-4.º**

Telefs. 21978 - 28912 - 32616 - 25094

**— LISBOA**

— Teleg. CONDUTORES

**P O R T U G A L**



Uma Empresa Nacional

A  
**SACOR**

fornece a C. P. com  
Gasóleo e Fuel-Oil  
fabricados na sua  
Refinaria de  
CABO RUVO



# SOREFAME

## MATERIAL CIRCULANTE PARA CAMINHOS DE FERRO

Concebido, estudado, calculado, desenhado e construído em Portugal

\* CARRUAGENS \* CARRUAGENS-AUTOMOTORAS E LOCOMOTIVAS (DIESEL E ELECTRICAS)  
\* FURGÕES \* VAGÕES \*

**SOCIEDADES REUNIDAS DE FABRICAÇÕES METÁLICAS, LDA.**

AMADORA E LOBITO  
PORTUGAL

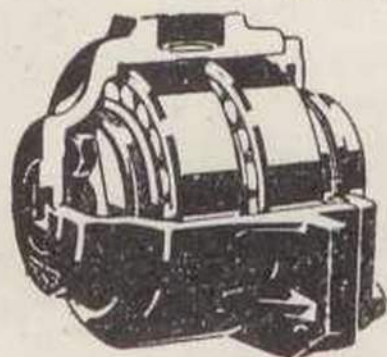
Mais de **1.000.000**

### 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:

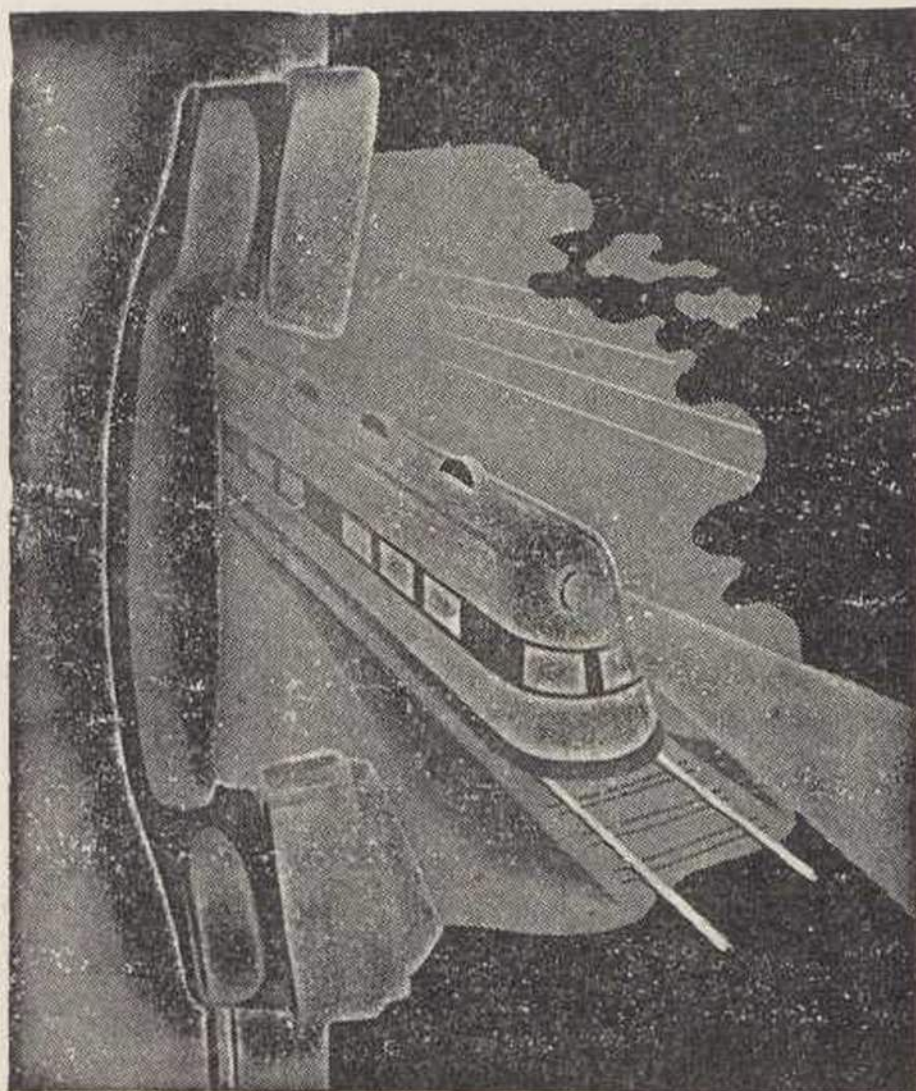
- Segurança - nenhuma griagem
- Mais quilometragem entre revisões
- Economia de lubrificante
- Mais vagões por cada composição



# SKF

SOCIEDADE SKF LIMITADA

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



### O Telefone ERICSSON ao serviço dos Caminhos de Ferro

SOCIEDADE ERICSSON DE PORTUGAL, LDA.  
RUA FILIPE VOLQUE, 1, 1.º - LISBOA  
Telef.: (P. P. C. - 9 linhas) - 5 7703 - Teleg.: Ericsson

### Srs. FERROVIÁRIOS!...

Não comprem FAZENDAS DE LÃ, sem consultar primeiro

### BRAZ & MONTEIRO - COVILHÃ

Completo sortido para Homem e Senhora  
PADRÕES EXCLUSIVOS

Descontos Especiais - Enviamos amostras



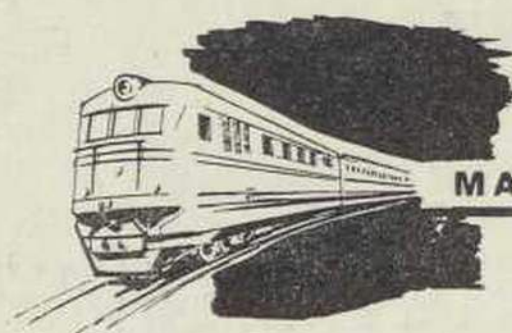
## Senhores funcionários da C. P.

Somos desde a fundação da nossa Casa, os fornecedores preferidos pela Família Ferroviária. A vossa preferência temos correspondido servindo bem em qualidade e preços, o que podereis ver confirmado por todos os que já são nossos clientes. Se nos proporcionarem maiores vendas, mais benefícios poderemos conceder

Descontos máximos sobre preços mínimos

**OCULISTA DE LISBOA, L.<sup>DA</sup>**  
RUA DA MADEIRA, 182-B (Frente à R. Santa Justa)





## MATERIAL PARA CAMINHO DE FERRO

**SAB** — Reguladores de freios — Rodas elásticas

**AGA** — Sinalização, soldadura e corte oxi-acetilénico

**FALKENBERG** — Vagões para minério, vagões-tanques, etc.

**OAKITE** — Pórticos de lavagem e produtos para limpeza de material fixo e rolante

**COMPTOIR DES FERRURES** — Tensores de engate, ganchos e ferragens diversas

**SERCK** — Sistemas hidráulicos para refrigeração de motores, radiadores e ventiladores

**ROLLS-ROYCE (RAILWAY TRACTION DEPARTMENT)** — Motores Diesel até 350 H. P. e transmissões hidráulicas (LICENÇA TWIN-DISC)

**NOHAB** — Locomotivas eléctricas, diesel-eléctricas ou hidráulicas, tractores e automotoras

Representantes

**VENDOR**  
LIMITADA

Trav. da Glória, 19 — Lisboa

## Sabonete Musgo Real

lançado sem a menor propaganda o seu melhor reclamo está sendo feito pelos MILHARES de pessoas que experimentando-o uma vez, não só o adoptaram mas ainda o recomendam às suas relações como

UM  
SABONETE  
TODO  
PERFUME

UM  
PERFUME  
TODO  
SABONETE

MUSGO REAL é um sabonete CLAUS, ma-ra-vi-lho-so em Portugal e ... em qualquer parte.

*Claus & Schweder, Sucrs.*  
**PORTO**

## TELHAS

Marselha, Lusa, Romana e Portuguesa  
Cor natural, matizada e vidrada  
em todas as cores

Máxima perfeição e resistência

**CERÂMICA FORTE, LDA.**  
LABRUGEIRA — ALENQUER

Em LISBOA — Informa e mostra:

Rua do Terreiro do Trigo, 80  
Telefone 22611

## MATERIAL FERROVIÁRIO

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

Parafusos, «crapauds» e tirafundos

**WIESE & C.A. L.<sup>DA</sup>**

Agentes de Navegação Marítima e Aérea

**Rua do Alecrim, 12-A LISBOA**

Telefone: 3 4331