

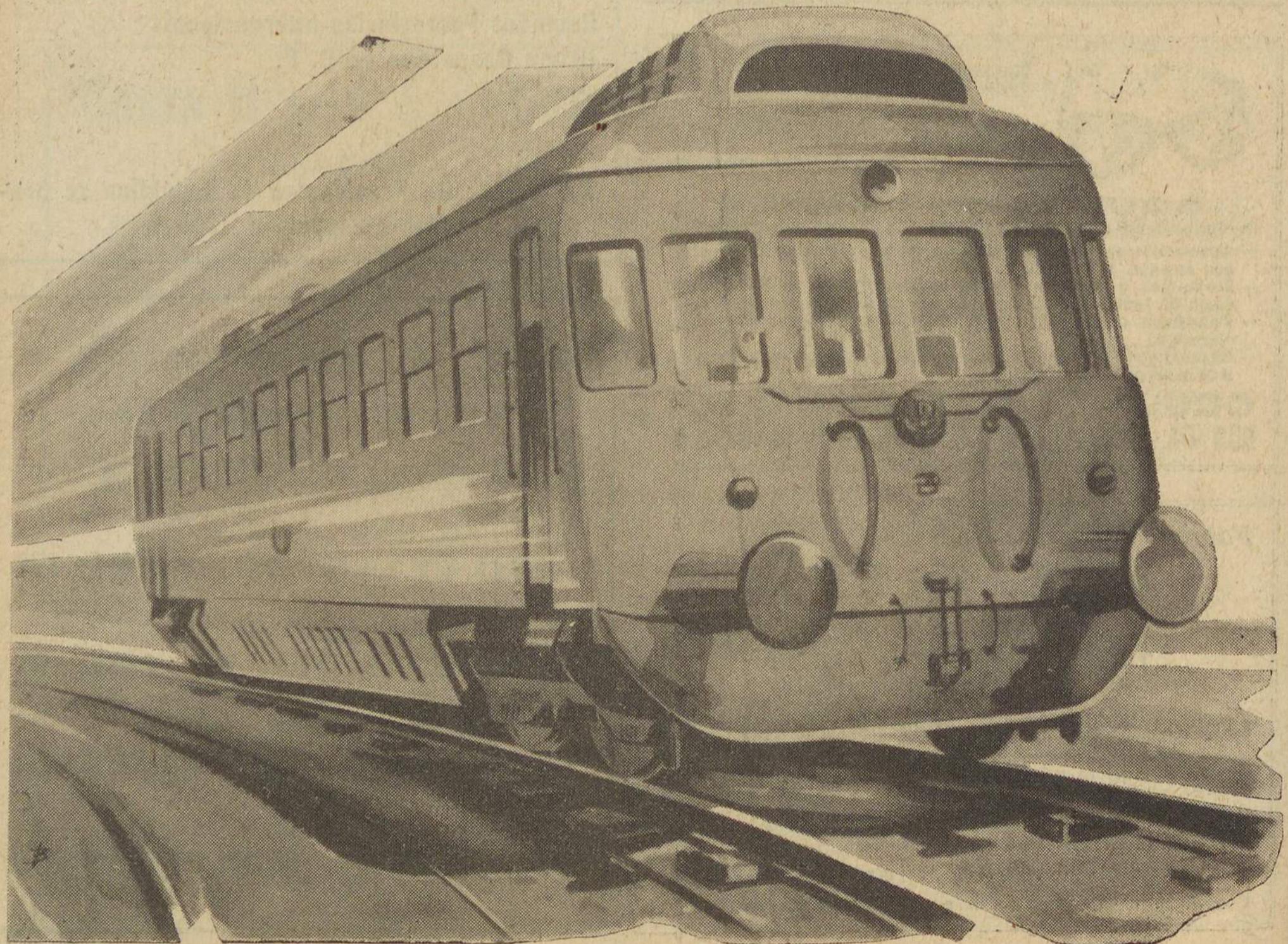
MELHOR MATERIAL - PARA MELHORES TRANSPORTES

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...

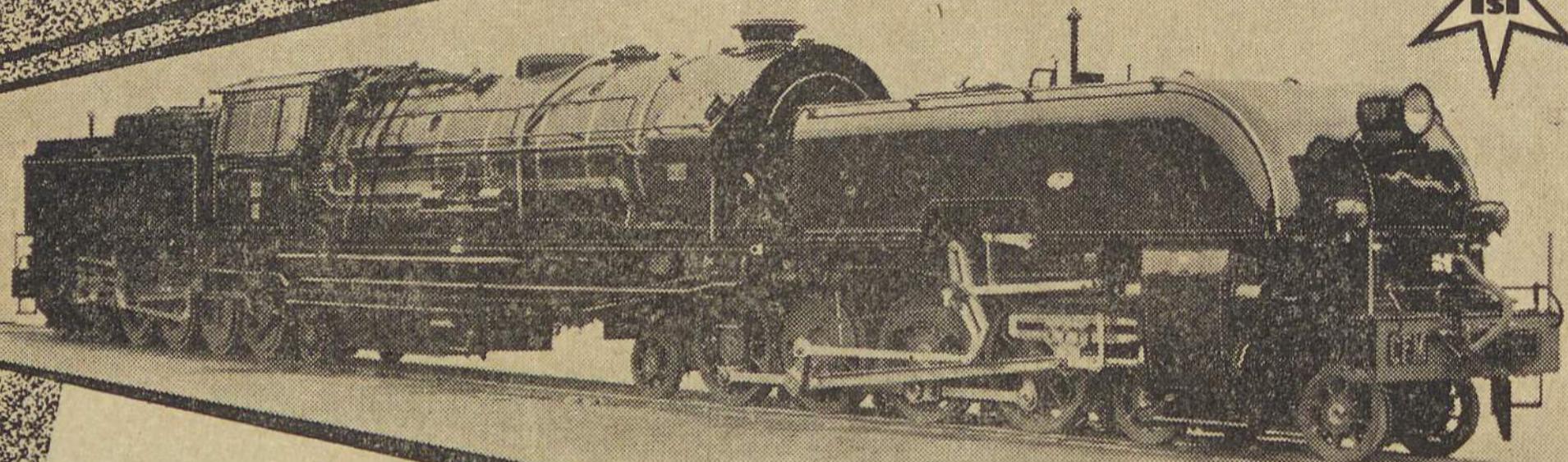
LUBRIFICANTES INDUSTRIALIS





BOLETIM DA CP

HENSCHEL



Locomotivas «GARRATT»,
fornecidas em 1954 ao
CAMINHO DE FERRO DE MOÇÂMEDES

Programa de fabricação de locomotivas:

Locomotivas a vapor para linhas principais, industriais e de construção
Locomotivas de condensação / Locomotivas eléctricas
Locomotivas diesel-eléctricas Henschel-General-Motors
Locomotivas diesel hidráulicas.

HENSCHEL & SOHN GM BH KASSEL

REPRESENTANTE: **CARLOS EMPIS** - RUA DE S. JULIAO, 23 - LISBOA



PHILIPS

Rádio

TÉCNICA SUPERMAGNÉTICA

**À VENDA NO
AGENTE OFICIAL**

Erol

ELECTRO-RÁDIO OCEANO, LDA.

Rua dos Bacalhoeiros, 123
LISBOA
Telef. 25972

AS MAIORES FACILIDADES DE PAGAMENTO

BOLETIM DA C.P.

N.º 313

JULHO — 1955

ANO 27.º

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

FUNDADOR: ENG.º ALVARO DE LIMA HENRIQUES

PROPRIEDADE

da Companhia dos Caminhos
de Ferro Portugueses

DIRECTOR

Eng.º Roberto de Espregueira Mendes

ADMINISTRAÇÃO

EDITOR: ANTÓNIO MONTÊS

Largo dos Caminhos de Ferro
—Estação de Santa Apolónia

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

INSTRUÇÃO PROFISSIONAL



O sr. Director-Geral da C. P., Eng. Espregueira Mendes, após a entrega, em Santa Apolónia, dos diplomas aos agentes srs. Porfírio Rodrigues e Mário Moraes Lopes Cardoso, que obtiveram o 1.º prémio no concurso promovido pelo Serviço de Instrução Profissional.



Um aspecto das sessões de estudo — Na presidência, à esquerda, a delegação da C. P.

Reuniões ferroviárias internacionais

Conferência Portugal-Espanha-França (P.H.F.)

REALIZOU-SE em Lisboa, de 12 a 15 de Maio findo — conforme o «Boletim da C. P.», no seu anterior número, deu notícia — mais uma reunião internacional Franco-Hispano-Portuguesa — Conferência P.H.F. como é mais conhecida.

Estas reuniões têm por objectivo o estudo de problemas do tráfego internacional respeitante às ligações ferroviárias entre os países participantes da Conferência.

Nela tomaram parte, além dos delegados portugueses, espanhóis e franceses, representantes dos Caminhos de Ferro de Marrocos, da Wagons-Lits, da Sociedade Estoril e da Agência de Viagens Transfesa, organismos que têm estreita afinidade com as rela-

ções ferroviárias entre a Península Ibérica e a França.

À Conferência presidiu o sr. eng. Gilmaire, Director do Movimento da S.N.C.F.. A delegação da C. P. era chefiada pelo sr. eng.º Custódio Nazareth e dela faziam parte o sr. Georges Boirard, Agente Geral da Companhia em Paris e em representação da Divisão de Exploração, os srs. eng.ºs Adriano Baptista e Almeida Henriques, e, em representação da Divisão Comercial os srs. drs. Líbânio Pereira e Torroais Valente.

* * *

Entre os numerosos assuntos tratados na

parte técnica — Movimento — realçamos, pela sua importância, os seguintes :

— Estudo do aceleramento futuro da marcha do «Sud-Express», dependente, em grande parte, das obras em curso, no percurso nacional, da renovação das pontes da linha da Beira Alta.

— Prolongamento a Lisboa do serviço de carruagens-camas que hoje se efectua entre Madrid e Valência de Alcântara nos dias em que não se realiza o «Lusitânia-Express».

— Problema da adopção em Portugal do regime de hora legal permanente dado que as mudanças de horas criam embaraços óbvios ao trânsito internacional das circulações. Portugal e a Grã-Bretanha são os únicos países da Europa que seguem o regime de mudança de hora no Verão e no Inverno.

— Possibilidade de estabelecimento de relação diária rápida de Sevilha a Lisboa, logo que em Portugal se adopte o regime de hora legal permanente.

— Viabilidade de ligação do serviço nacional de automotoras do litoral do Algarve com Huelva e Sevilha.

— Meios de debelar — pela introdução de melhorias — a concorrência do transporte aéreo.

— Encaminhamento rápido das mercadorias para o interior da Europa e vice-versa.

No tocante à parte comercial, foram abordados, entre outros, os seguintes pontos :

— Possibilidade de adopção, conforme foi proposto pela União Internacional dos Caminhos de Ferro (U. I. C.), de uma tarifa Europeia de Passageiros, comum a todos os países aderentes àquele organismo.



Alguns delegados à Conferência e suas famílias após a visita ao Templo da Virgem, na Nazaré

— Uniformização das condições constantes das diversas tarifas directas existentes entre os Países representados na Conferência.

— Criação da Tarifa Portugal-Marrocos para fomentar o Turismo entre os dois países.

— Facilidades às condições de circulação de vagões particulares, nomeadamente vagões de eixos inter-mudáveis, dada a diferença de bitola das linhas francesas em relação às linhas peninsulares.

— Regime de trânsito internacional de mercadorias, por Espanha, por selagem aduaneira.

* * *

Foram plenamente satisfatórias todas as conclusões alcançadas nesta importante Conferência.

* * *

Aos delegados e suas famílias — compunados em cerca de 100 pessoas — proporcionou a C. P., no intervalo das sessões de es-



Outro aspecto dos trabalhos



Aspecto da assistência no jantar oficial

tudo, visitas ao Solar do Velho Porto, ao Palácio Real da Ajuda, uma digressão turística, em automotora e autocarros, a S. Martinho do Porto, Nazaré — onde foi servido um almoço regional — e a Óbidos, e por último, em Lisboa, um jantar oficial, no restaurante da «Casa do Leão», do Castelo de S. Jorge, jantar presidido pelo Director-Geral da Companhia. Estavam presentes, além dos delegados à Conferência e suas famílias, o Director da Sociedade Estoril e o representante em Portugal da Companhia dos Wagons-Lits e alguns funcionários superiores da C. P..

Aos brindes, o Director-Geral, sr. engº Espregueira Mendes, pronunciou em francês o seguinte discurso:

«Na história das boas relações que sempre existiram entre todos os delegados dos Países representados na Conferência Franco-Hispano-Portuguesa — Conferência F. H. P., como abreviadamente é mais conhecida — constitui de há muito vincada tradição amistosa as confraternizações, como estas, com que se procura rematar as fatigantes jornadas que as sessões de trabalho levadas a efeito necessariamente exigem.

Mesmo nos mais graves períodos de crise internacional — que muitos foram, infelizmente — nunca essas excelentes relações conheceram a mais ligeira quebra; antes se fortaleciam dado o nosso mútuo entendimento, bem digno de realce no convulsionado Mundo que vivemos.

Creia V.ª Ex.ª, Senhor Presidente, que é com o mais vivo prazer que tomo parte nesta reunião amiga. E a satisfação, para mim, é ainda maior por nos ser permitido aqui em

Lisboa, — embora modestamente — corresponder, com toda a nossa boa vontade, de braços abertos, às muitas deferências com que, nos vossos belos Países, os representantes dos nossos Caminhos de Ferro sempre são recebidos.

Permito-me aproveitar este momento para expressar a V.ª Ex.ª, Sr. Presidente, a minha gratidão pela excelente colaboração que tem prestado aos Caminhos de Ferro do meu País e ao mesmo tempo sublinhar as cordiais relações que nos ligam à S.N.C.F., à Renfe, aos Caminhos de Ferro de Marrocos, à Wagons Lits, à Sociedade Estoril e à Transfesa, aqui representados.

Na Conferência que se realizou, sei que todos os aspectos das relações internacionais tratados, quer no sector comercial quer no sector técnico, foram resolvidos, como aliás é de timbre da elevada categoria profissional dos delegados presentes, com o costumado brilho e feição realizadora que é hoje apanágio dos homens com responsabilidades nos Caminhos de Ferro e que apreciáveis inovações vão sempre resultando.

É prova bastante do que dizemos as melhorias extraordinárias que nos últimos anos têm sido introduzidas na importante ligação internacional — Sud-Express, graças principalmente à S.N.C.F. que no seu trajecto o transformou num dos comboios mais rápidos da Europa. Este ano a Espanha já encurtou o seu tempo de percurso e mais nos promete com a renovação da via. Pela nossa parte, com a electrificação e a renovação das pontes da Beira Alta, trabalhos já em curso, contamos também melhorar a nossa contribuição.



Trecho da assistência ao almoço regional na Nazaré

Espero que os nossos esforços se unam para que Paris não diste de Lisboa mais de 24 horas por comboio.

Pometedoras perspectivas se vislumbram no próximo horizonte para o Caminho de Ferro em face dos grandes progressos técnicos realizados. E a dedicação e entusiasmo de todos os ferroviários será, mais do que nunca, chamada para se poder levar a bom termo as missões que recaem sobre as Empresas de Caminhos de Ferro.

Isso mesmo todos nós compreendemos — e o sucesso dos vossos trabalhos é disso flagrante padrão.

Ao antigo Presidente: Ex.^{mo} Sr. Sauvajol, as minhas saudações e a nossa satisfação por o termos aqui presente.

Ex.^{mo} Sr. Presidente: levanto a minha taça pela saúde de todos os delegados e pessoas de suas famílias e pelas prosperidades dos organismos aqui representados. E um desejo mais me anima neste festivo momento: o de que todos V.^{as} Ex.^{as} ao deixarem Portugal sin-

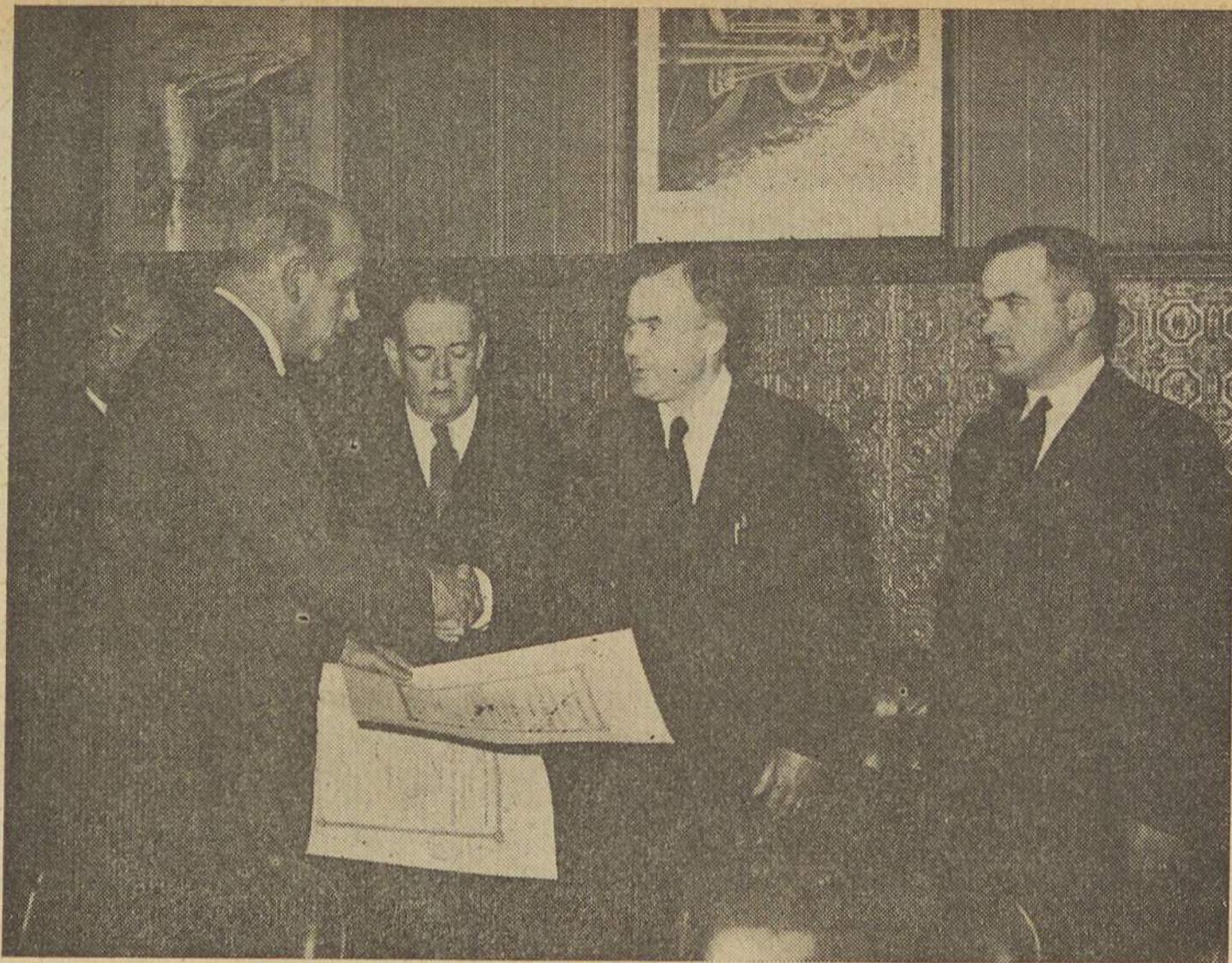
tam, como nós quando deixamos os vossos Países, saudades de partir!».

* * *

Em resposta o sr. eng.^o Gilmaire, presidente da Conferência, agradeceu as palavras do Director-Geral da C. P. e afirmou que as reuniões ferroviárias realizadas em Lisboa são caracterizadas por decorrerem sempre num ambiente de extrema cordialidade e entendimento, o que contribui, e decisivamente, para o bom êxito do resultado dos estudos realizados. Disse ainda que as conclusões da Conferência foram muito proveitosa e dai resultará a melhoria das ligações ferroviárias entre Portugal e Espanha e a França — ligações que de ano para ano se têm incrementado graças aos esforços e boa vontade dos organismos com representação na Conferência. Terminou saudando todos os delegados e fazendo sua, igualmente, a esperança do Director-Geral da C. P.: *a ligação Paris-Lisboa em 24 horas, pelo caminho de ferro.*



O Director-Geral da C. P., sr. Eng. Espregueira Mendes, saudando os delegados no jantar oficial



O sr. Director-Geral da Companhia no acto da entrega dos diplomas aos agentes premiados

INSTRUÇÃO PROFISSIONAL

Concessão de Prémios

Mais um concurso para concessão de prémios se realizou de 12 a 15 de Abril p. p.º, desde que, em 15 de Novembro de 1927, foi publicada a *Instituição* n.º 2126, pela qual o então chefe da Divisão da Exploração, Sr. Eng.º Álvaro de Lima Henriques, posteriormente ilustre Director-Geral da Companhia, grande paladino da instrução profissional dos ferroviários cujas bases lançou muito antes de ter sido criado em 1947 o actual Serviço da Instrução Profissional, instituiu concursos para a concessão de prémios aos agentes do quadro geral das estações, de trens e revisão de bilhetes que mais se distinguissem no estudo da regulamentação da Companhia.

Para o concurso que se realizou este ano, fizeram pedido de admissão 51 agentes dos quais: 14 do quadro geral das estações; 6 do de Trens e 1 do de Revisão de Bilhetes, mas, por terem desistido alguns e por não terem sido admitidos outros, que não satisfaziam às condições da *Instituição* n.º 2471, apenas concorreram 11 agentes dos quais: 7 do quadro geral das estações; 3 do de Trens e 1 do de Revisão de Bilhetes, tendo sido premiados os agentes citados na *Ordem do Dia* n.º 4595, de 25 de Maio findo, ou sejam:

Porfírio Rodrigues, n.º 1250, factor de 2.ª classe, de Entroncamento — 1.º prémio.

Mário Moraes Lopes Cardoso, n.º 12 991, revisor de 2.ª classe, da Delegação de Entroncamento — 1.º prémio.

Os diplomas foram entregues durante uma singela cerimónia que teve lugar em Santa Apolónia pelas 16 horas do dia 27 de Maio p. p.º, tendo-se dignado o Sr. Director-Geral da Companhia fazer pessoalmente a sua entrega aos agentes diplomados a quem felicitou pela distinção que conseguiram.

As fotografias que acompanham esta pequena notícia focam alguns dos aspectos da cerimónia a que acabamos de nos referir.

O *Boletim da C. P.*, orgão da instrução profissional do Pessoal da Companhia, fazendo suas as palavras da *Ordem do Dia* n.º 4 595 a que já acima se referiu, felicita com a maior satisfação, não só os agentes diplomados, como todos os outros que concorreram. Todos eles, pelo simples facto de se terem apresentado ao concurso, demonstraram possuir um apreciável amor ao estudo e o desejo de aperfeiçoarem os seus conhecimentos técnicos, o que deve continuar a ser apanágio de todos os ferroviários,

Simbologia adoptada na classificação de Locomotivas

AS recentes experiências de velocidade realizadas pelos Caminhos de Ferro Franceses com locomotivas de série de tipo diverso — as Co'Co' e a Bo'Bo' vulgarmente indicadas, embora incorrectamente, apenas por CC e BB — experiências tão largamente difundidas pela Imprensa Mundial e que tanto interesse suscitaram no público e, em particular, nos meios ferroviários, atraíram certamente a curiosidade dos nossos leitores para o significado dos símbolos usados na classificação do material tractor ferroviário — em especial, como é o caso vertente, o das locomotivas.

Abordaremos assim este assunto crentes de satisfazermos os desejos de muitos.

* * *

Conforme convenção estabelecida pela União Internacional de Caminhos de Ferro (U. I. C.), a classificação obedece ao número de eixos que fazem parte do *chassis* de uma locomotiva.

Assim:

— os *eixos não motores* são representados por um algarismo cujo valor indica o número de eixos sucessivos desse tipo.

Exemplos:

o n.º 1 corresponde a um eixo não motor
» » 2 » » dois eixos não motores sucessivos

— os *eixos motores* são designados por

letras maiúsculas — sem qualquer índice, se se tratar de motores conjugados; com o índice 0 (zero) se os motores forem de comando individual.

A ordem das letras no alfabeto indicará o número de eixos sucessivos desse tipo.

Exemplos:

A letra A corresponde a um eixo motor
» » B » » dois eixos motores sucessivos
» designação Bo corresponde a dois eixos motores sucessivos de comando individual.

Tendo em conta a nomenclatura atrás indicada e pretendendo-se referenciar eixos ou grupos de eixos de um *chassis secundário*, utiliza-se o apóstrofo — se na designação apenas figura um número ou uma letra — ou o parêntesis se a designação comportar mais de um número ou de uma letra, conjuntos.

Assim por exemplo:

1' significa um eixo não motor independente do *chassis* principal
B' designa dois eixos motores conjugados num bogie independente do *chassis* principal
(1 A) designa um *chassis secundário* comportando um eixo não motor e um eixo motor.

* * *

A seguir se insere, para melhor esclarecimento, esquemas dos diagramas de diversas locomotivas mais em uso.

Disposição dos eixos	Designação
	C
	D
	2B
	1'C
	1(1B)
	1'1B
	B'B'
	C'C'
	Bo'Bo'
	Co'Co'
	2'C2'

NOTICIÁRIO DIVERSO

Foi prorrogado o prazo da empreitada adjudicada à firma «António Veiga, Lda.», para a obra de rebaixe da plataforma de via do Túnel do Rossio. Prevê-se que o Túnel seja reaberto à exploração em princípio de Julho próximo.

— O novo apeadeiro de Fungalvaz, situado na linha do Norte, entre as estações de Paialvo e de Fátima, foi festivamente aberto à exploração em 22 de Maio último. O comboio inaugural foi o «rápido» da manhã — comboio n.º 1 — que, para o efeito, ali teve paragem extraordinária.

— Seguiram para Paris, com o fim de estagiarem nos Caminhos de Ferro Franceses e tomar contacto com os mais recentes melhoramentos do sistema de tracção eléctrica, os srs. eng.º Almeida Henriques e inspector Sanches Miranda, da Divisão de Exploração.

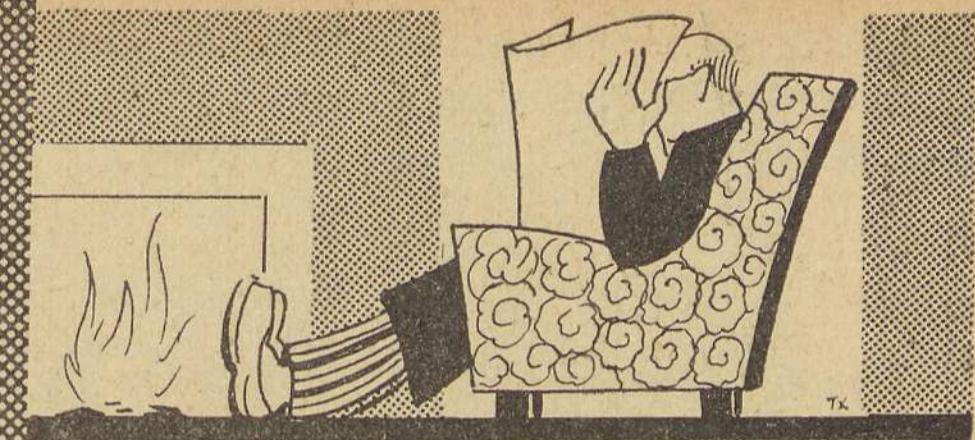
— Vão ser adquiridos à firma americana «Westinghouse» 204 equipamentos para aquecimento individual de carruagens. A aquisição far-se-á escalonadamente em vários anos.

— As conclusões das «Jornadas Técnicas de Informação sobre corrente monofásica de 50 períodos», recentemente realizadas em Lille, na França, e que reuniram numerosos técnicos ferroviários de 35 nações, vieram confirmar, de forma plena, através de ensaios e estudos ali efectuados, que as soluções adoptadas pela C. P., no tocante à electrificação, correspondem às mais modernas e perfeitas concepções técnicas até hoje adoptadas.

— Realizou-se de 2 a 16 de Junho findo, em Amsterdam, na Holanda, reuniões de Contabilidade, Assuntos Comerciais, de Exploração e de Material e Tracção, da União Internacional de Caminhos de Ferro (U. I. C.). A C. P. fez-se representar por 4 delegados.

— A Empresa Geral de Transportes vai adquirir a uma firma alemã 100 contentores destinados a assegurar, em melhores condições, o serviço de porta a porta, em diversas localidades, em combinação com o caminho de ferro,

*tulvez
não vai
que...*



Condensado por JOSÉ JÚLIO MOREIRA

Chefe de Repartição na Divisão da Via e Obras

Nos Estados Unidos da América podem já adquirir-se automóveis novos, *FORD*, pagáveis em prestações semanais de 35\$00 (1,25 dólares).

Este facto deu motivo a que 17 representantes de outras marcas apresentassem, por sua vez, em concorrência, a modalidade de pagamento de cerca de 25\$00 (95 céntimos) durante 52 semanas, com o restante pagável em mensalidades.

Todavia, cada comprador deve possuir um automóvel modelo 1952, ou mais recente, em bom estado de conservação, a título de retorno.

* * *

Segundo a demonstração feita por Biot, nos canos dos aquedutos de Paris, as palavras proferidas em voz baixa ouviram-se a 954 metros de distância.

* * *

No hospício de Saint-Gothard, nos Alpes, a água ferve a 92 graus centígrados; e na granja de Antisam, nas montanhas dos Andes (América do Sul), ferve a 84 graus.

* * *

Entre os animais que têm temperatura mais elevada que a do corpo humano, contam-se: o pato, a galinha e o pombo, 44°,1; o pardal, 42°,1; o ganso, 41°,7; a cabra, o carneiro e o porco, 40°; o macaco, 39°,5; o boi e o gato, 38°,9; o rato, 38°,8; o cavalo, 37°,5.

Outros, que possuem temperatura menos elevada que a nossa são: a serpente,

30°; a ostra, 27°,8; o caranguejo, 26°,1. Estes três animais, bem como os peixes e os vermes, parece terem a temperatura do meio em que vivem.

Temos ainda o grilo, 25°,5; o escaravelho, 25°; e o pirilampo, 23°,3.

* * *

Em Maio deste ano, nos Estados Unidos, foram lançados no mercado pneus de cores combinadas com as das carroçarias dos veículos automóveis.

Por enquanto as cores escolhidas são a azul, a verde e a «beige».

* * *

Começou a ser montado nos E. U., entre os faróis dos automóveis, um pequeno aparelho que em plena noite ou quando há nevoeiro, acusa a presença de qualquer veículo ou peão colocado à distância de 150 metros, graças à emissão de raios infravermelhos.

O modelo destinado aos automobilistas tem, no quadro dos instrumentos, uma tela ligada ao aparelho. Este transmite-lhe uma luz que chama a atenção do condutor, prevenindo-o e levando-o a tomar precauções contra acidentes. É o chamado olho telescópico, que foi considerado «secreto», até há pouco tempo, pelo Departamento da Marinha.

* * *

Os E. U., que possuem 55 milhões de automóveis, tiveram no ano de 1953, devido a acidentes, 38.300 pessoas mortas e 1.350.000

feridas, o que representa a média de uma morte em cada 14,5 minutos e um ferido em cada 24 segundos.

* * *

Einstein, Prémio Nobel da Física, em 1921, falecido recentemente, foi certa vez assediado em sua casa por numerosos admiradores, discípulos, velhos cientistas, jornalistas e fotógrafos, que desejavam ver e falar ao Mestre.

A jovem secretária, muito embaraçada, não sabia como atender a todos que, insistente, lhe pediam explicações sobre a «teoria da relatividade».

A rapariga, dirigindo-se ao eminente cientista, implorava-lhe: «Como lhes hei-de explicar o que é a relatividade?»

«Conte-lhes — disse Einstein, tirando o

cachimbo da boca e esboçando um sorriso, com ar de profunda meditação — que quando um homem se senta ao lado de uma linda rapariga, durante uma hora, parece-lhe um minuto; mas se se encontra junto de uma estufa quente, durante um minuto, parece-lhe uma hora. Isto é relatividade».

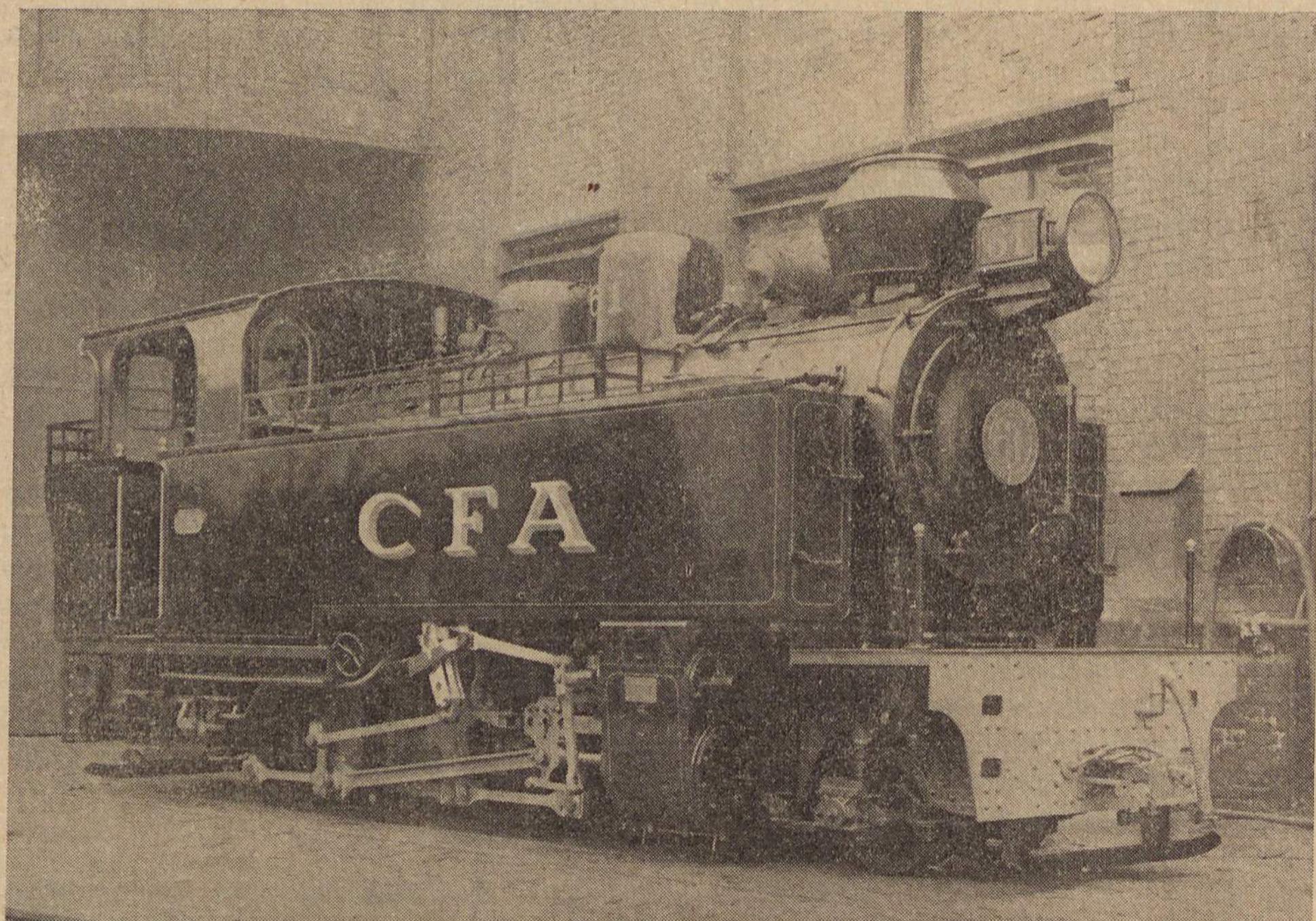
Noutra ocasião, ao ser interrogado sobre o que considerava melhor para um indivíduo triunfar, deu a seguinte fórmula matemática: «Se A significa o triunfo na vida, eu diria que a regra para triunfar se pode expressar pela fórmula:

$$A = X + Y + Z$$

onde X significa obra e Y sorte».

E que significa Z? — perguntam-lhe.

Prontamente, Einstein responde: «Que o senhor deve manter a boca fechada».





Do telhado da igreja da Conceição vê-se a igreja de Santa Maria e, ao fundo, a infinável planície alentejana

A CIDADE DE BEJA

OS melhoramentos que, nestes últimos anos, foram inteligentemente introduzidos na cidade de Beja, tiveram por principal objectivo restituí-la à sua dignidade de cidade histórica, monumental e caracteristicamente alentejana. Não ficou modernizada — mas, em compensação, ficou muito mais bela, pois deu-se realce a tudo que dentro dela valia não apenas pela sua antiguidade mas, também, pelo seu alto interesse, como obra de arte. E o que há de novo nesta cidade magnífica, que tem encantado pintores como Armando de Lucena, não é hostil ao que vem dos séculos pretéritos, porque na verdadeira arte a velhice não existe, porque a beleza pura significa juventude perene.

Beja, realçados os seus valores de sempre, é uma das mais belas cidades portuguesas. A

sua fundação é atribuída aos galo-celtas. *Pax Julia* a denominaram os romanos.

Edificada numa elevação, que domina uma vasta planície, rodeiam-na lanços de muralhas, restauradas em grande parte, datando a sua construção, nalguns pontos, do tempo dos romanos, e noutros dos primeiros tempos da monarquia. Essas muralhas respeitáveis constituem a certidão da antiguidade da nobre cidade e dão-lhe carácter.

Antigo é também o seu castelo, construído no século XIV por D. Dinis, tendo valor arqueológico a sua linda torre gótica, de mármore. E do castelo se admira e abrange um vasto panorama da planície alentejana, de sedução e de surpresa.

Se Évora se orgulha dos seus monumentos, Beja possui também edifícios e templos de que pode orgulhar-se. Não é pequena a

lista das suas jóias arquitectónicas. Em primeiro lugar figura a Igreja da Conceição, anexo ao mosteiro da mesma invocação.

A sua construção foi inspirada no estilo gótico florido. Entre outros sarcófagos, existe na igreja o túmulo do Infante D. Fernando, pai do rei D. Manuel I. O claustro, de arcos de ogiva e azulejos quinhentistas, a casa do capítulo e as capelas são dignas de demorada atenção.

A igreja de Santa Maria, edificada no século XIII, apesar de ter sido várias vezes reconstruída, ainda oferece bastante interesse.

As igrejas de Santo Amaro, de estilo românico; da Misericórdia, construída no século XVI; de Sant'Iago, reconstruída nos fins do século XVI; a capela do Hospital, com sua magnífica obra de talha do século XVIII; a Ermida de Santo André, em estilo ogival e similar à de São Braz, em Évora, são igualmente dignas de visita.

Outros edifícios merecem reparo: Os Paços do Concelho, reconstruídos; o Museu Regional de Arte e Arqueologia, instalado no referido Convento da Conceição e a Biblioteca Municipal; o Hospital, cuja construção, mandada fazer em 1469, por D. Fernando,

irmão de D. Afonso V, possui vistosos claustros.

O caminho de ferro, com estação na própria cidade, liga Beja ao importante centro mineiro que é Aljustrel.

Esta bela cidade tem tido ao serviço dos seus interesses superiores grandes dedicações e pessoas de fina cultura, de cuja acção muito tem aproveitado sob vários aspectos.

Algumas grandes figuras nacionais são naturais de Beja, como, por exemplo, a Rainha D. Leonor, os cultíssimos Gouveias, André, António e Diogo; Soror Mariana Alcoforado, a quem são atribuídas as célebres *Cartas*; os escritores José Agostinho de Macedo, Amador Arrais e Jacinto Freire de Andrade.

O Museu Regional merece ser visitado não só por arqueólogos mas todos quantos querem conhecer alguma coisa do passado. No seu livro «O Culto de Arte em Portugal» Ramalho Ortigão referia-se nestes termos a este Museu, então na sua infância: «...na cidade de Beja por iniciativa da Municipalidade, por concurso patriótico de alguns cidadãos, funda-se o mais copioso e o mais bem catalogado dos nossos museus arqueológicos.»

Desse Museu, que foi notavelmente enri-





Um painel da Estação

quecido, fazem parte quadros a óleo, esculturas, objectos de culto; colecções de moedas antigas; colecções de paleolítica regional e colecção neolítica.

Este Museu tem a particularidade de ser constituído, na quase totalidade, por objectos pertencentes à arqueologia, à etnologia e à história da região de Beja. E é por isso, sobretudo, que a população bejense, ciosa e orgulhosa da sua terra e da sua história, tem por ele um especial carinho.

Beja, que não é apenas uma cidade populosa, mas, também, pelos seus monumentos, um centro de turismo, merece a visita de todos aqueles portugueses que gostam de conhecer os valores eternos da sua pátria, tão rica de aspectos. A antiga e nobre *Par Julia* tem carácter alentejano e as suas águas minero-medicinais contribuem bastante também para a sua propaganda.

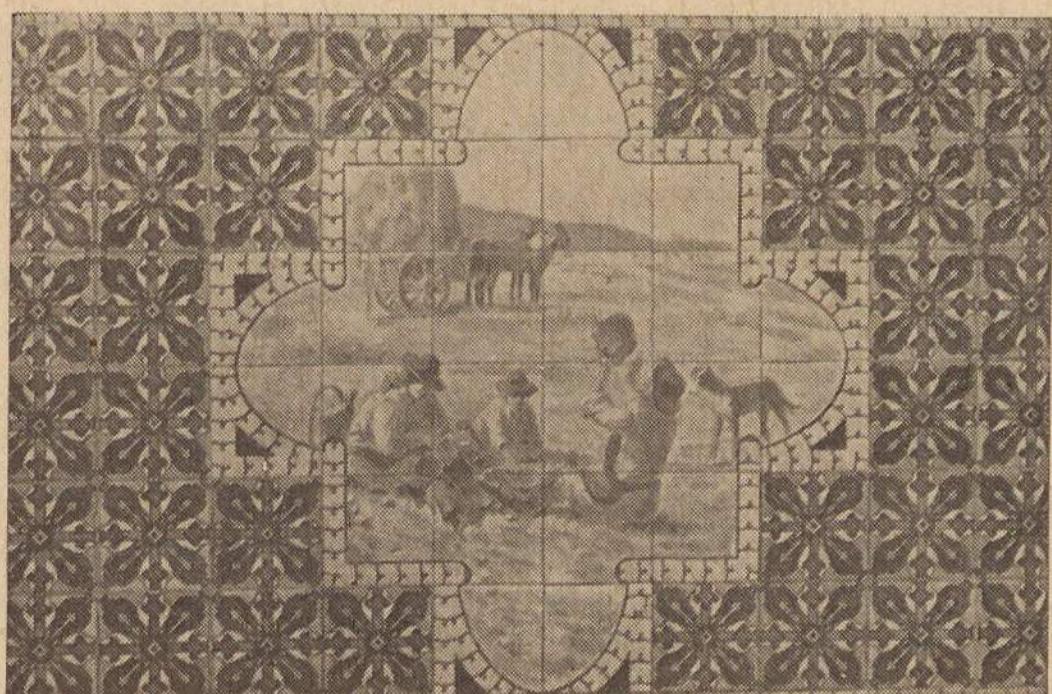
Sede do Bispado, possui um seminário, liceu, escola industrial e comercial, hospital, devendo registar-se ainda, no ponto de vista assistencial,

o Albergue Nocturno D. Mariana, instituído pelo Visconde da Boa Vista e administrado pelos seus herdeiros; Albergue de S. José, Asilo da Infância Manuel Gerardo de Sousa e Castro e, como anexo da Misericórdia, o Asilo Nobre Freire; uma cantina escolar, a Sopa dos Pobres, etc.

A estação do caminho de ferro, que foi modernizada, pode considerar-se, para quem viaja de comboio, a primeira sala de visitas desta cidade characteristicamente alentejana e portuguesa.

Viajar pelo Alentejo — principalmente para aquelas pessoas que ainda julgam que essa vasta província está semeada, como no século passado, de charnecas infundáveis e improdutivas, constitui uma das mais agradáveis surpresas que a portugueses é dado ter. As charnecas, a desolação triste dos campos, desapareceram por completo. Quem for de comboio e de automóvel verá sempre à sua direita e à sua esquerda, planícies cultivadas, e aqui e ali, com frequência, os sobreiros, que dão a cortiça, e as oliveiras que produzem excelente azeite. Tem-se a impressão de que os *montes* se multiplicaram. Do antigo Alentejo só ficaram algumas páginas soberbas, imortais, do nosso Fialho de Almeida, uma dúzia de sonetos de Florbela Espanca e alguns quadros, também admiráveis, mas antigos, de mestre Dordio Gomes.

A paisagem alentejana tem agora, apesar da grave melancolia dos seus extensos oliveiros, um tom mais festivo e heróico. Ninguém, da janela do comboio, poderá ficar indiferente ao colorido e à magia dos seus campos cultivados e fartos.



Um outro painel da Estação

Dois Jornais

Ligaçāo telefónica entre um comboio em marcha e postos fixos

Dum comboio em marcha, entre Valenciennes e Thionville, pela primeira vez em França a crónica dum jornalista foi telefonada: O enviado especial da «France-Presse» às sessões de estudo sobre a tracção eléctrica por corrente industrial, em Lille, transmitiu telefónicamente, com o comboio em marcha, uma entrevista com a delegação japonesa. O ditado do texto foi feito em excelentes condições de audição. O ministro das Obras Públicas, dos Transportes e do Turismo, falou também do comboio com o ministro dos CTT, que se encontrava no seu gabinete, em Paris. Alguns momentos depois, o ministro dos CTT chamava ao telefone o seu colega das Obras Públicas e dos Transportes. Diversos delegados estrangeiros chamaram também os seus países respectivos ao telefone.

Foi a primeira vez no Mundo que se realizou, numa linha equipada com corrente industrial, uma ligação telefónica entre postos fixos e um comboio em marcha. Quando a electrificação da linha Paris-Lille estiver feita, em 1958, será possível telefonar de qualquer ponto desta linha para os assinantes da rede telefónica.

N. R. — Nessa mesma ocasião a que esta local se refere — 12 de Maio findo — telefonou para o Gabinete da Direcção Geral da C. P. o sr. engº Subdirector Pedro de Brion, que viajava nesse comboio a convite da S. N. C. F.. A ligação estabelecida fez-se em óptimas condições acústicas.

Um recorde de tonelagem

Na noite de 5 para 6 de Maio último, os Caminhos de Ferro Franceses realizaram ex-

periências de tracção, com elevadas cargas, entre Lumes e Valenciennes, com a BB 12 006. Esta locomotiva efectuou o reboque dum comboio de 1710 toneladas entre Lumes e Valenciennes e volta.

Durante o percurso conseguiu-se, por duas vezes, realizar o arranque do comboio em rampa de 10 por 1000 m.

Ligaçāo Ferroviária de Moçambi- que à Rodésia

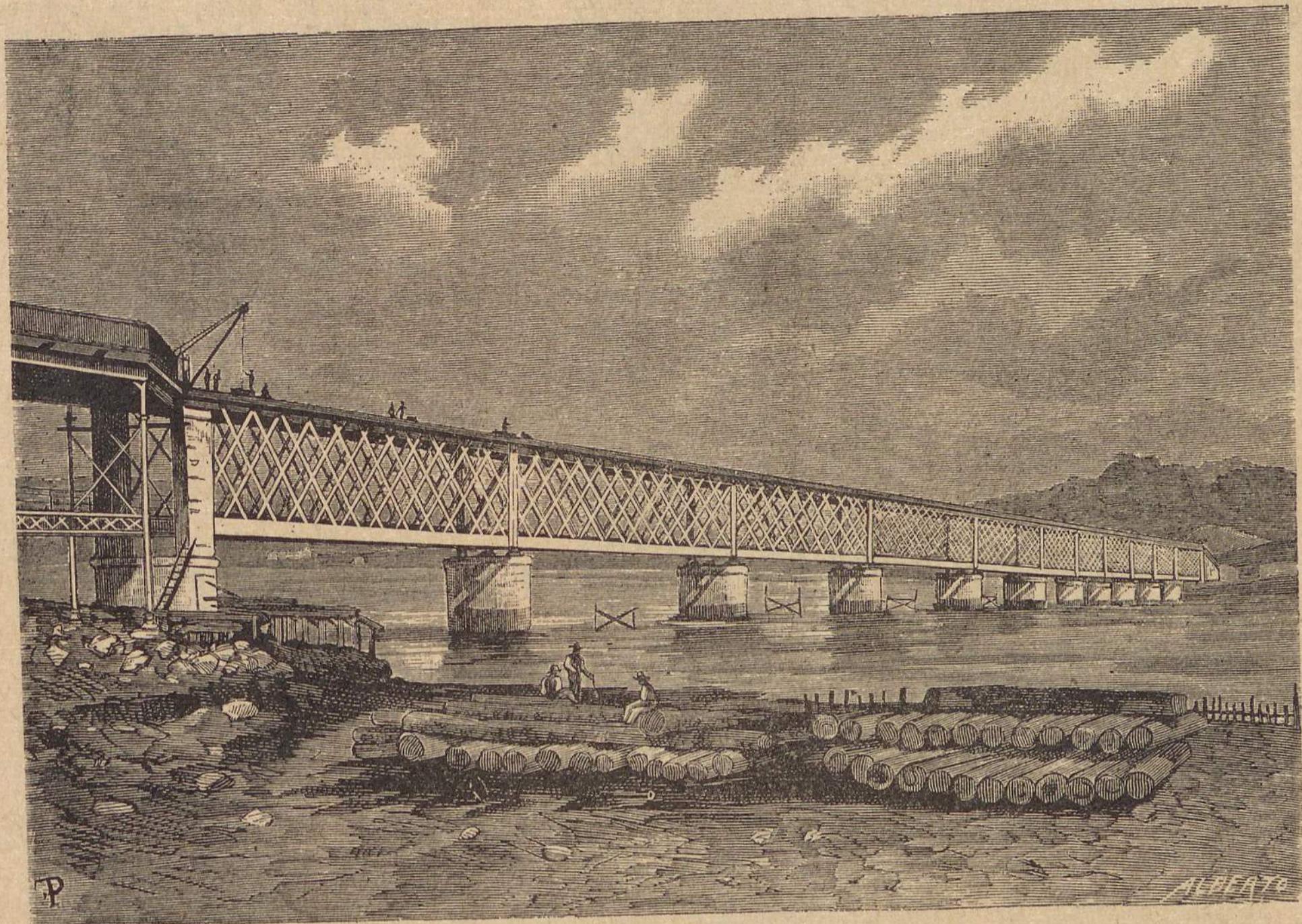
Uma nova linha férrea ligará dentro em breve a Rodésia à nossa província de Moçambique. De um lado e do outro da fronteira, as brigadas de engenharia activaram os seus trabalhos de tal modo, que foi possível obter um ano de avanço sobre o prazo previsto para a junção das duas partes da linha. Semelhante facto verificou-se há pouco. A brigada portuguesa da construção de caminho de ferro do Limpopo encontrou-se com a brigada da Rodésia e assim ficou concluída a ligação dos dois territórios por um dos mais importantes caminhos de ferro que rasgam o continente Africano e há-de contribuir, poderosamente, para o progresso das regiões que atravessa e dos países que serve.

A inauguração do novo caminho de ferro está prevista para o próximo dia 1 de Agosto.

Carris com 300 metros de comprimento

Em França, no troço entre Ferté-Bernard e Sceaux-Boësse, técnicos da S. N. C. F. procederam à substituição dos vulgares carris existentes por carris com 300 metros de extensão. Independentemente da suavidade de marcha que este novo tipo de carril proporciona às circulações, são muitas as vantagens de ordem técnica que se obtêm.

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES



Ponte metálica sobre o rio Lima, inaugurada no dia 30 de Junho de 1878

A revista *O Ocidente*, em sua edição de 15 de Julho de 1878, ao reproduzir, numa das suas páginas interiores, a fotografia da Ponte sobre o Rio Lima, em Viana do Castelo, publicava também, noutra página, a seguinte notícia, que bem merece ser arquivada neste Boletim:

A Nova Ponte de Viana sobre o Lima

Esta ponte, inaugurada com todo o esplendor, no dia 30 de Junho último, dá passagem sobre o rio Lima à via férrea do Minho, no seu prolongamento através desta populosa e rica província, pondo o Porto em comunicação directa por Caminha.

Foi construída pela casa Eiffel & C.ª, a mesma que já tinha levado a cabo a conclusão da majestosa ponte sobre o Douro, no prolongamento do caminho de ferro do norte. É formada por um tabuleiro de 363 metros de comprido com dupla via, inferior e superior, havendo entre as duas a distância de 7 metros aproximadamente.

A via inferior é destinada à passagem dos comboios e a superior ao serviço de pé e viação. Além da ponte do lado de Viana, há um viaduto de 83 metros, e do lado oposto, em Darque, outro do mesmo comprimento.

O tabuleiro é formado por duas vigas de

ferro batido, de 7 metros e 50 centímetros de altura, ligados na parte superior e inferior por sólidas travessas, e encontradas por cruzetas de Santo André.

Ao tabuleiro superior dão acesso duas rampas, uma do lado do Darque, com 215 metros de comprimento, e a segunda do lado da cidade, com 135 metros. A largura deste tabuleiro é de 6 metros e 63 centímetros.

A via inferior, servindo para a passagem dos comboios, tem de distância entre as vigas 5 metros e 20 centímetros, e de largura interior, 4 metros e 80 centímetros. A altura do carril acima do zero hidrográfico é de 9 metros e 62 centímetros, e a altura livre entre a água e a chapa inferior das vigas, na ocasião das máximas cheias, é de 4 metros.

O tabuleiro foi montado sobre uma plataforma de 200 metros de extensão, e lançado por três vezes por um sistema do próprio construtor.

O peso total da ponte eleva-se a 2.062.432 quilogramas. Assistiram aos trabalhos, como engenheiro representante, Mr. Charles Nougier; chefe do trabalho, Mr. Ganjarenques, e engenheiro ajudante Mr. Sautter. O custo das obras construídas pela casa G. Eiffel & C.^a, foi de 322.940\$259 reis.

Para Viana do Castelo e para toda a província do Minho, foi um dia de verdadeiro júbilo o da inauguração desta bela ponte, assistindo às festas muitos milhares de pessoas. O governo estava representado pelos srs. Fontes Pereira de Melo, Presidente do Conselho, e Lourenço de Carvalho, ministro das Obras Públicas.

Nada mais grandioso do que estas esplêndidas festas da paz e do trabalho, onde se celebram as vitórias alcançadas pelo génio do homem sobre a Natureza! São estes os verdadeiros monumentos dignos do nosso tempo e da civilização moderna».

Ferroviários estrangeiros em Portugal



O Carnaval de Loulé

e o seu simbolismo

Por OLIVEIRA DA SILVA

Agente comercial

LOLÉ, na província do Algarve, é um caso raro de simbolismo. O seu sinal ou, melhor, a sua divisa é a Tia Anica. Pela Tia Anica, que pertence já ao folclore algarvio, se reconhece Loulé. Neste mistério do culto da Tia Anica há uma imagem que não se perde: é a da Tia Anica de Loulé — sinal que anda no palco, na música e na rua a transformar-se em rábula, em canção e em crença popular...

Talvez por efeito deste pendor emblemático, o carnaval de Loulé tem na alegoria o seu grande atrativo. Não lhe interessa a máscara tanto como a forma figurada, porque no carnaval de Loulé, em que já domina uma tradição de meio século, a folia é menos expressiva que a obra artística.

Na última terça-feira de Carnaval (22 de Fevereiro) estivemos na simpática vila algarvia e, na Avenida de José da Costa Mealha, assistimos à «Batalha de Flores», em que tiveram parte 35 carros alegóricos. Cada freguesia do grande concelho de Loulé tinha a sua representação devidamente explicada nesses carros, em que havia arte (as flores e as folhas artificiais figuravam o labor característico de cada freguesia); e as lindas raparigas algarvias, que se distribuíam por todos eles mais estáticas do que intervenientes na batalha, davam-lhes uma expressão igualmente simbólica, parecendo que se tratava de Car-



Um aspecto das últimas festas carnavalescas em Loulé, na Avenida de José da Costa Mealha — (Foto de A. Ribeiro)

ros de Vénus. Como se não bastassem estas expressões simbolísticas, as árvores de adorno da Avenida de José da Costa Mealha, desfolhadas desde o Outono, estavam engalanadas com flores de amendoeira artificiais. A época era a da amendoeira em flor, em simultaneidade com o carnaval — e, embora o tempo ameaçasse chuva, o grande cenário florido do Algarve preparava-se, em todos os sítios, para deslumbrar ou iludir o viajante. Quando a batalha acabou, já era noite. No dia seguinte, quarta-feira de cinzas, a Santa Casa da Misericórdia de Loulé fez o balanço: 120 contos de receita bruta nos três dias de carnaval. 20.000 pessoas, além de muitos automóveis ligeiros particulares, haviam pago a sua entrada no recinto fechado da Avenida de José

Jogos Florais

Nos Jogos Florais dos Açores, promovidos pelo Rádio Clube de Angra, o nosso distinto colaborador e assinante Sr. João Cândido Dias Bispo, Chefe de Repartição da Divisão de Abastecimentos, obteve o 1.º prémio da *Poesia obrigada a mote*.

A seguir publicamos o *mote* e a poesia premiada:

«**Que muito mais vale a graça,
Que a formosura sem ela».**

de CAMÕES

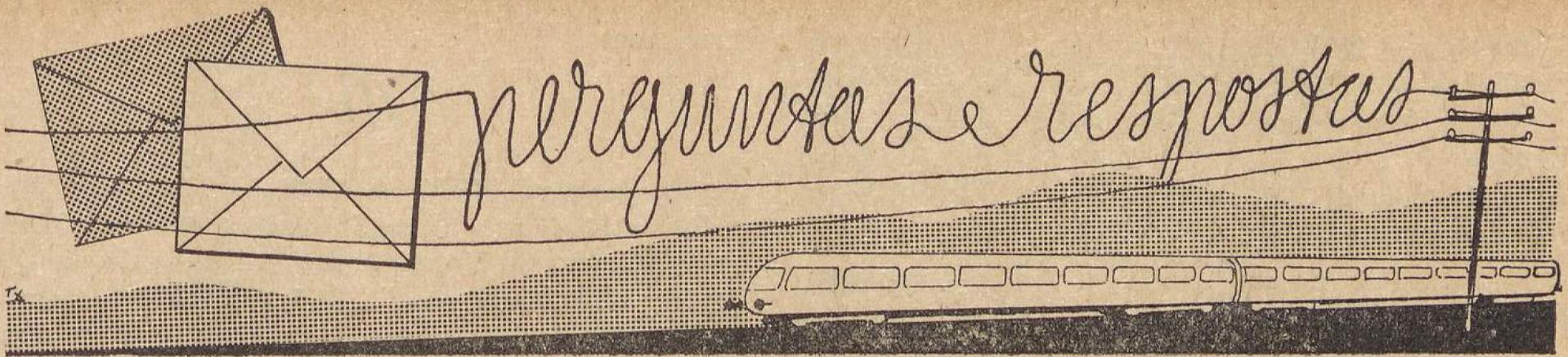
«*Que muito mais vale a graça,
Que a formosura sem ela»,
Só o não sente quem passa
Sem sentir a falta dela!
— Breve passa a formosura!
E a graça fica e perdura!
Que a formosura sem graça,
É um perfume de rosa,
Que leve e breve perpassa,
Na sugestão enganosa
De que o bem, é ser formosa!
Não pensando, sendo bela,
«*Que muito mais vale a graça,
Que a formosura sem ela»!**

*Pois que a feia, se é bondosa,
Nos fala com singeleza
E sorri a nosso gosto,
Nem bonita, nem formosa,
Na alma tem a beleza
Que só lhe falta no rosto!
— Que sempre a feia é formosa,
Sendo, por bem, graciosa
Na graça da simpatia:
Graça terrena dos Céus,
De quem agradece a Deus
A graça de cada dia;
De cada dia que passa
E a vida mais nos revela,
«*Que muito mais vale a graça,
Que a formosura sem ela!*»
— A graça de bem fazer;
A graça de bem tratar;
A graça de graça ter,
Sem ter que dar que falar...
— A graça que não engana;
Esse condão natural
Que em virtude se contém,
Na mulher açoriana —
Na mulher de Portugal —
Desta Terra nossa Mãe!
— Doce Mãe que nos abraça,
Velhinha, mas sempre bela!
— Assim Deus nos dê a graça
De não viveirmos sem Ela!*

da Costa Mealha. A Câmara Municipal, que colaborara activamente com a Santa Casa na organização das festas, deu o seu esforço por bem empregado. E no próximo ano, se não chover, o Carnaval de Loulé repetir-se-á, com os mesmos símbolos e a mesma intenção benficiente.

Quando se fala em festas, admite-se desde logo um movimento intenso de passageiros num dado período; a esse movimento ficam ligadas vias de transporte, concorrentes ou coordenadas. O caso de Loulé — vila que está situada a 5 quilómetros da respectiva estação ferroviária — é típico das localidades de que o caminho de ferro se afastou por conveniências de traçado: o meio de transporte dominante, em virtude desse afastamento, é o autocarro das carreiras regulares que, explora-

das por uma só empresa, se ligam entre si para a realização do transporte colectivo em percursos simples ou compostos. Por este motivo, das 20.000 pessoas que entraram no recinto em que se realizaram as festas carnavalescas de Loulé, apenas se serviram do caminho de ferro umas escassas centenas. Espera-se, no entanto, que o serviço combinado existente entre a vila e a estação de Loulé se torne mais efectivo pelo aumento de colaboração, isto é, pela sua maior frequência como coordenador de actividades de interesse público. O serviço de automotoras em vigor no litoral do Algarve desde 1 de Novembro de 1954, tornou essa coordenação mais necessária. Não é económico o frete dos carros ligeiros de aluguer, nem a tipóia serve — a não ser como símbolo... .



I — Divisão Comercial

Pergunta n.º 229/Cons. 1625 — Necessitando um expedidor de carregar um vagão com 10.000 quilos de toros de madeira em bruto, a 80 metros fora da 1.ª agulha em Santa Comba Dão, na Linha do Dão, e requisitar um vagão para esse efeito, pode ser atendido?

Qual a cobrança a fazer-lhe e em que documento?

Esta mercadoria não é para despacho imediato no Caminho de Ferro, mas sim para os depósitos particulares do referido expedidor, sendo o vagão conduzido por pessoal seu tanto à ida para o carregamento, como à vinda de ali e acompanhado por um agente da Companhia.

Resposta — O assunto apresentado não é abrangido pelas disposições tarifárias em vigor, pelo que, só por ajuste prévio o transporte se poderá efectuar.

Se na estação for pedido tal transporte, deverá esclarecer-se o interessado de que deve dirigir-se ao nosso Serviço de Tráfego, a fim de prèviamente serem fixadas as condições e preço correspondentes.

///

Pergunta n.º 230/Cons. 1628 — Agradeço ser informado se a uma criança portadora de meio bilhete de 1.ª classe de Setúbal para Alhos Vedros, e que deseja seguir à Barreiro, se deve efectuar a cobrança de 3\$00, referente a um bilhete meio da Tarifa Geral, ou a de 1\$70 referente a um bilhete de Tarifa de Tranvias.

Resposta — Deve ser cobrada a importância de 3\$00 correspondente ao mínimo de cobrança.

///

Pergunta n.º 231/Cons. 1639 — Peço dizer-me se está certo o seguinte processo de taxa:

Grande velocidade, de Lisboa-Santo Amaro para Faro, 15 grades de madeira com pombos correios, 330 quilos.

Foi apresentada declaração de expedição, deviamente carimbada por grupo Columbófilo legalizado. Via férrea — Tarifa Geral, base 6.ª — redução de 50 %.
» fluvial = Tarifa fluvial, base 5.ª — redução de 50 %

Tarifa geral

Preço $(552\$00 + \frac{552\$00 \times 50}{100}) = 276\$00 \times 0,33 = 91\$08$

Manutenção: $18\$00 \times 0,33 = 5\94

Tarifa fluvial

Preço 40\$00 a extrair a manutenção $= (20\$00 - \frac{20\$00 \times 50}{100})$

$= 10\$00 + \text{a manutenção} = 30\$00 \times 0,33 = 9\$90$

Registo 3\$00

Aviso de chegada 1\$00

Arredondamento \$08

Total 111\$00

Resposta — Está errado. Segue discriminação da taxa como corresponde:

Via Fluvial — n.º 2 do art.º 15.º da Tarifa de Transportes na Via Fluvial.

Duplo da base 5.ª com redução de 50 %, apenas na parte relativa ao transporte propriamente dito.

Transporte propriamente dito $40\$00 + \frac{40\$00 \times 50}{100} = 20\$00$

Operações acessórias 40\$00

Soma 60\$00

Preço $60\$00 \times 0,33 = 19\80

Via Férrea — Distância 288 km.

Tarifa Geral, base 6.ª com redução de 50 %.

Preço $(552\$00 + \frac{552\$00 \times 50}{100}) \times 0,33 = 91\08

Manutenção $18\$00 \times 0,33 = 5\94

97\$02

Registo 3\$00

Aviso de chegada 1\$00

Arredondamento \$08

Total 120\$90

///

Pergunta n.º 232/Cons. 1644 — Agradeço dizer-me se está certo o seguinte processo de taxa:

Pequena velocidade de Tunes para Barreiro-Mar, 150 caixas com latas de sardinha em conserva, 7.500 kg., 40 caixas com latas de anchovas em conserva, 2.200 kg. e 30 barricas de sardinhas prensadas, 1500 kg. Carga pelos Donos e descarga pela Companhia.

Conservas: Aviso ao Pùblico B 107 por 10 T.

Sardinha prensada: Tarifa Geral — 2.ª classe

Agrupamento ao abrigo do Aviso ao Pùblico B 94

Distância 249 km.

Conservas — 170\$00	$\times 10$ T.	1.700\$00
Sardinhas — 195\$50	$\times 1,50$	295\$25
» Manutenção — 13\$00	$\times 1,50$	19\$50
Registo		3\$00
Aviso de chegada		5\$00
Arredondamento		\$05
Soma		2.020\$80
Barreiro-Mar. 1\$50	$\times 2$	3\$00
Total		2.023\$80

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

Aviso ao Públ. B n.º 107

Preço 170\$00	$\times 11$	1.870\$00
Registo		3\$00
Aviso de chegada		5\$00
Total		1.878\$00

II — Divisão da Exploração

Pergunta n.º 206/Cons. 1601 — Em face da Consulta n.º 1569 e sua resposta, datada de 15.12.1954, desejava saber se, no caso a que se refere, é ou não necessário que, para a colocação dos dois veículos por cauda sem freio, num comboio de mercadorias, este seja formado em conformidade com o determinado pela Instrução n.º 2562, ou se basta ser ligado, como regra geral sucede, e sómente com frenagem manual?

Sugestione-me também com o último período da Instrução acima referida.

Resposta — O freio da cauda dos comboios de passageiros, deve ser colocado num dos três últimos veículos, como determina a Instrução n.º 2172, na sua primeira parte.

O freio da cauda dos comboios de mercadorias providos ou não de freio de vácuo, deve ser colocado em penúltimo ou último lugar, como determina a Instrução n.º 2562. Pode, contudo, autorizar-se nestes comboios o seguimento de um vagão guindaste e seu resguardo que para o efeito se consideram como um só vagão.

A resposta à Consulta n.º 1569, foi rectificada posteriormente à sua publicação.

///

Pergunta 207/Cons. n.º 1668 — A regulamentação da Antiga Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta (Ordem Geral da Direcção n.º 16) previa — dado o acidentado do terreno e perfil da linha — o máximo de 39 veículos de que poderia ser composto qualquer comboio nesta linha, inclusivé os comboios de mercadorias.

Deve ainda ser tomada em consideração aquela disposição regulamentar, ou devem fazer-se as composições até ao máximo de 60 veículos previstos na Antiga Rede da Companhia?

Resposta — Todos as disposições regulamentares existentes na linha da Beira Alta antes da sua encorporação na Antiga Rede, devem continuar a ser observadas, com excepção das que foram alteradas

por meio de Instruções e Circulares, publicadas posteriormente.

///

Pergunta n.º 208/Cons. 1693 — Como deve proceder, em Rio Tinto, o maquinista do comboio n.º 6 124 que normalmente circula com 6 vagões «JJ» de 17,5 T. e a ambulância dos C. T. T. à frente das carruagens de passageiros para poder cumprir com a doutrina do art.º 8.º do Regulamento 2?

O sinal de saída desta estação encontra-se aberto.

No meu entender, o maquinista deverá regular a marcha do comboio ultrapassando o sinal de saída (aberto), até que a última carruagem fique em frente da plataforma. Depois de concluído o serviço de passageiros, deverá recuar ao sinal de saída, para que este seja novamente aberto, aguardando que o chefe da estação faça o respectivo sinal de recuo.

Resposta — A ultrapassagem do sinal de saída deve fazer-se com o sinal de manobras aberto, pois que, de facto, esta ultrapassagem é excepcional e é só motivada por as carruagens terem de ficar nas plataformas.

O recuo do comboio, antes de partir, pode dispensar-se, atendendo a que há apenas cantonamento telefónico, isto é, a abertura do sinal de saída não está sujeita ao consentimento da estação imediata. A partida depende da concessão de avanço e é apenas da responsabilidade do chefe da estação expedidora.

Deve, no entanto, manter-se o sinal de manobras aberto, como garantia de que as agulhas na zona da saída estão nas suas devidas posições.

///

Pergunta n.º 209/Cons. 1698 — Verificando-se furto de géneros agrícolas nos terrenos da Companhia, cultivados pelos agentes das estações, agradeço dizer-me se é assunto para levantamentos de autos de notícia ou requisição de agentes da Polícia Privativa da Companhia.

Resposta — O novo regulamento aprovado pelo Decreto-Lei n.º 39780 (art.º 53.º) restringe a competência dos agentes da Empresa à guarda e vigilância dos Caminhos de Ferro.

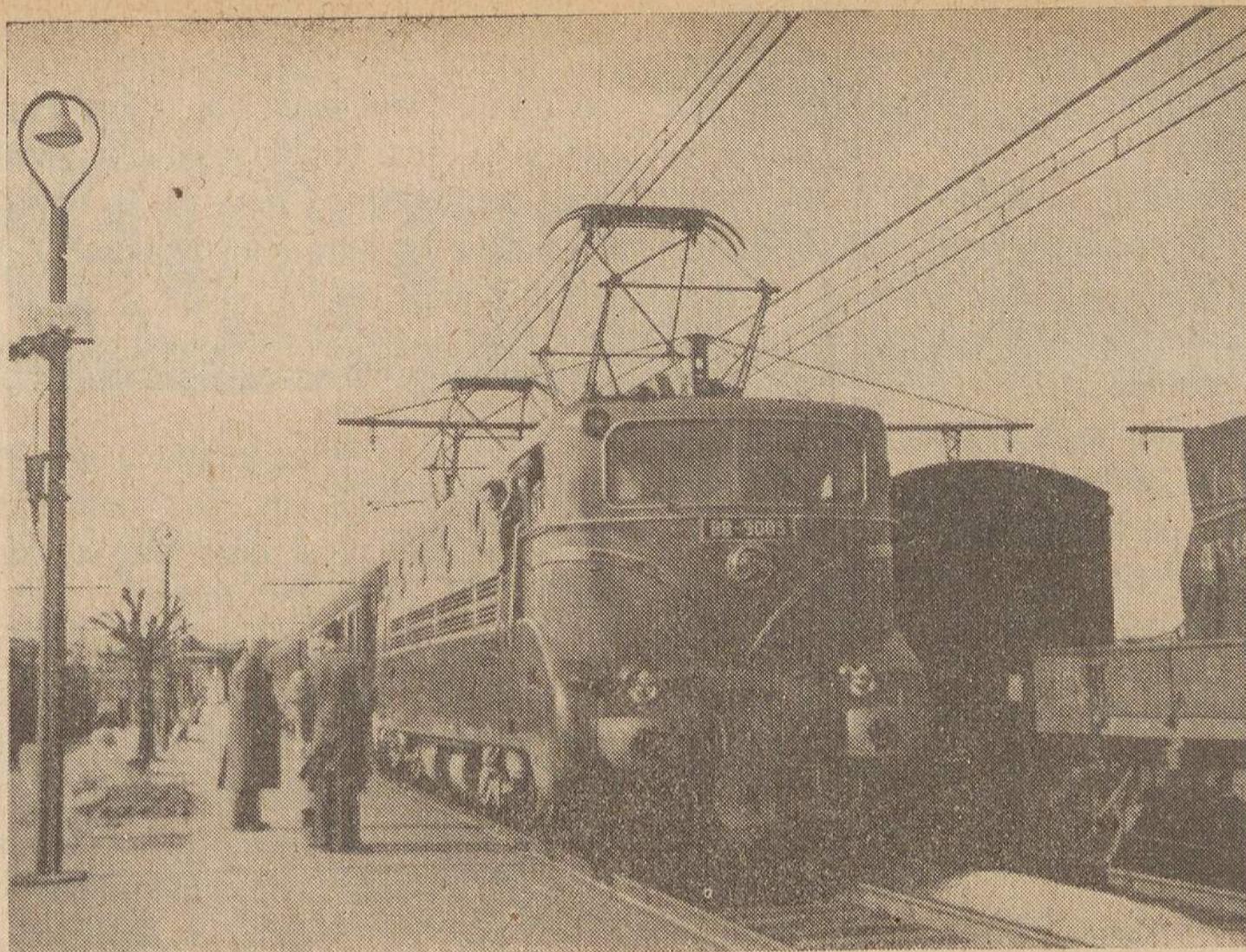
As leis que prescrevem sobre competência são de interpretação restricta.

Daqui:

Se a infracção é praticada no terreno cultivado por agentes e não respeita à guarda e vigilância dos Caminhos de Ferro, é inegável que os agentes da Companhia carecem de competência para levantar os autos e devem requisitar-se os agentes da polícia privativa ou outros da autoridade pública.

A competência dos agentes da Companhia define-se em razão da «guarda e vigilância dos Caminhos de Ferro».

O lugar onde a infracção for praticada, não interessa. O que interessa, é que a infracção respeita à guarda e vigilância dos Caminhos de Ferro.



A locomotiva BB 9003, que serviu para as experiências de telecomando

As experiências, em França,

com a locomotiva telecomandada

Reportagem de Robert Bruyéz (Do jornal francês «Le Figaro»)

SOB a superior direcção do eng.º Louis Armand, Presidente do Conselho de Administração da S.N.C.F., os principais técnicos a quem a rede ferroviária francesa deve o seu desenvolvimento, estavam reunidos, na estação de Montparnasse, dentro de uma automotora *rápida* que nos iria conduzir a Connerré, na linha de Mans. Todos esses engenheiros formados por escolas de engenharia de nomeada — Polytechnique, École Centrale e École des Mines —, e que, por qualquer modo, deram o seu valioso concurso para se poder aplicar a eletrónica ao novo sistema de tracção ferroviária, encaminharam os representantes da Imprensa para o troço da linha Paris-Le Mans, onde ainda há pouco se tinham realizado, com

o maior êxito, os ensaios de condução por telecomando, de uma locomotiva eléctrica vulgar.

Junto do Presidente — a quem o Ministro das Obras Públicas, Sr. Corniglion-Moliner, devia juntar-se em Connerré — estavam, entre outros, os engenheiros Boyaux, Director-Geral, Bourrel e Antonini, secretários-gerais da S.N.C.F., Nouvion — a quem é devida, em grande parte, a vitória francesa levada a efeito nos Landes: o recorde mundial da velocidade em caminho de ferro — Robert Levi, director das Instalações Fixas e Jean Walter, Chefe da Divisão das Instalações de Segurança, de Catenária e de Telecomunicações — engenheiro-chefe a quem se deve a execução do sistema de pilotagem por *robot*.

Em Connerré, o nosso grupo tomou lugar numa automotora vulgar, usada nos serviços de trâncias.

Na linha vizinha, mesmo do nosso lado, encontrava-se o comboio fantasma: três carruagens rebocadas pela BB 9003, sem a presença de qualquer ser humano.

Da nossa composição, o eng.º Nouvion dita a primeira das suas ordens a um agente situado a alguns quilómetros dali, na estação de telecomando de Sceaux-Boëssé:

— Alargar freios!

O agente deve ter accionado um dos dois comutadores fixados a uma misteriosa caixa: a ligação estabeleceu-se por onda ultra-curta e, a 10 ou 15 quilómetros dele, os freios da locomotiva largaram a sua presa.

Segunda ordem:

— Partida!

Com uma docilidade e uma infalibilidade que o homem não pode patentear, por mais que queira, a BB — 9003, arranca, e, em poucos segundos, atinge a velocidade de 120 km por hora. A nossa carruagem caminhava lado a lado deste comboio vazio, de tal forma, que, a essa velocidade, as duas composições não se ultrapassavam senão alguns centímetros.

* * *

Tal como o eng.º Louis Armand declarou

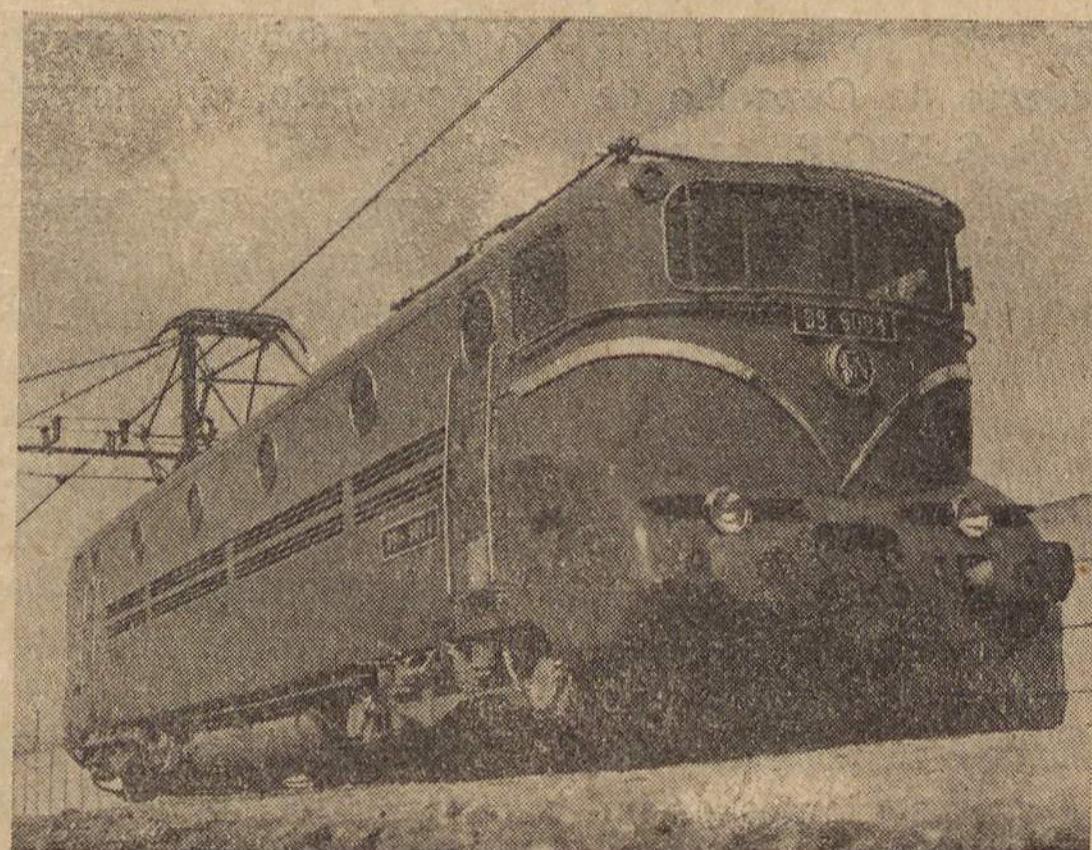
ao jornal *Le Figaro*, esta nova vitória dos técnicos franceses não deve conduzir à supressão dos tripulantes dos comboios. Mostra, no entanto, que se o homem vigiar o *robot*, a segurança, graças à electrónica, será total.

E o eng.º Armand esclarece:

— Com o telecomando, nós tínhamos os nervos. Faltava-nos, por consequência, inervar os músculos, que são a corrente e os 4200 C.V. da locomotiva.

Procurando-se uma grande simplificação do trabalho humano — quero eu dizer — substituindo-se a função de *vigilância* do homem pela função *obediência* do *robot*, adaptamos ao caminho de ferro o princípio da mecanização do sistema de automatismo.

Tudo isto, porém — acrescenta o eng.º Armand — não terá aplicação senão daqui a 4 ou 5 anos. Em 1960, as máquinas *Diesel* de manobras serão telecomandadas nas linhas de triagens. E mais tarde, ver-se-á o homem de negócios dar telefónicamente, do seu compartimento no comboio, as ordens que precisar e através dos carris, reluzentes como prata, — promete o eng.º Armand —, ser còmodamente transportado a 140 km em condições de segurança absoluta: a electrónica velará por ele!





ELÉCTRIFICAÇÃO DOS NOSSOS CAMINHOS DE FERRO

PRETENDE a C. P., dentro do Plano de melhoramento e apetrechamento da sua Rede, electrificar as linhas suburbanas de Lisboa e do Porto e a linha do Norte.

A execução da parte relativa à Electrificação, do Plano citado acima, foi dividida em três fases, tendo já sido adjudicado, como é do conhecimento geral, o fornecimento do material circulante e o apetrechamento e montagem das instalações fixas da primeira fase da Electrificação.

O «Boletim da C. P.» começará neste número a descrição sucinta do material encamado, procurando dar uma ideia do seu modo de funcionamento, condições a que deve satisfazer, etc..

Locomotivas

As locomotivas, semelhantes à representada na gravura que inserimos, são do tipo B' Bo', isto é, com 2 bogies, de 2 eixos e 4 motores de tracção, com 2 cabines de condução, uma em cada um dos extremos e alimentadas directamente em corrente industrial à tensão de 25 000 V. Cada motor pesa 3000 kgs. e tem a potência de 600 CV em regime contínuo.

Terão uma concepção mecânica semelhante à da locomotiva BB 9004 dos Caminhos de Ferro Franceses, que recentemente bateu o recorde mundial de velocidade, o que lhe permitirá não só rebocar comboios bastante pesados mas também atingir velocidades elevadas nas melhores condições de estabilidade e sem causar danos na via.

As cabines de condução muito espaçosas permitirão uma perfeita visibilidade da via e comunicarão com o compartimento central por duas portas. Neste compartimento haverá dois corredores, permitindo a visita fácil da

aparelhagem instalada e a circulação do pessoal entre as duas cabines.

O posto de condução será situado à esquerda.

Características principais

Peso total	68 toneladas
Peso por eixo	17 "
Comprimento total	15 380 mm
Diâmetro das rodas	1300 mm
Distância entre eixos dos bogies	3200 mm
Potência nominal contínua	1760 kw
Velocidade correspondente no regime contínuo	65 km/h
Velocidade máxima	120 km/h

«Performances»

A locomotiva descrita permite, apesar da pequena extensão da linha electrificada nesta primeira fase, prever as seguintes velocidades comerciais entre Lisboa e Entroncamento:

Para os comboios de passageiros	
rápidos	95 km hora
semidirectos	85 "
óibus.	60 "

Para os comboios de mercadorias	
directos	60 km hora
óibus.	30 "

Para que possa realizar as velocidades comerciais previstas acima, a locomotiva poderá fazer os seguintes máximos:

em patamar, rebocar um comboio de passageiros de 400 toneladas a 120 km hora;

em rampa de 14 %, rebocar o mesmo comboio a 91 km hora;

em rampa de 14 %, rebocar um comboio de mercadorias de 500 toneladas a 68 km hora;

em rampa de 9 %, rebocar um comboio de mercadorias de 800 toneladas a 53 km/hora,

PESSOAL

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



João Antunes Louro — conferente da estação de Lisboa-P., n.º 12 230, encontrou numa carruagem do c.º 2 do dia 8 de Fev., uma pasta de cabedal contendo documentos e a importância de 28.800\$00, que imediatamente entregou ao seu chefe.

António Ponto Torres — Revisor de 3.ª classe da Delegação de Revisão de Bilhetes de Lisboa-R., n.º 17 603, encontrou numa carruagem do C.º 2 908 do dia 7-12-954, uma pasta contendo objectos de uso pessoal, 300 angolares, a importância de 1.202\$80 e um relógio de pulso de marca «Relide», que prontamente entregou ao chefe da citada estação.



Joaquim Urbano — Factor de 2.ª classe da estação do Porto n.º 1 768, encontrou, junto de uma bilheteira, no dia 2 de Janeiro findo, um relógio de pulso para senhora, de marca «Délia», que prontamente entregou ao seu chefe.

Alexandre Pinto — Revisor de 1.ª classe da Delegação de Trens e Revisão de Bilhetes da Campanhã, n.º 12 061 (M D) encontrou, no dia 6 de Janeiro findo, uma mala de mão de senhora contendo a importância de 478\$50, que prontamente entregou ao chefe da estação de Tua.



Augusto Pereira dos Santos — Guarda freio de 1.ª classe da Delegação de Trens e Revisão de Bilhetes de Sernada, n.º 18 812 (W) encontrou, quando prestava serviço num autocarro da carreira 4 de 31 de Dezembro do ano findo, uma bolsa contendo vários objectos, alguns de ouro, e a importância de 202\$00, tudo no valor aproximado a 1 500\$00, que prontamente entregou ao chefe da estação de Viseu.

Manuel Taveira Lavinas — Carregador suplementar da estação de Alcântara Terra, n.º 18 889, encontrou no dia 26 de Janeiro findo, no cais de peixe, a importância de 200\$00, que prontamente entregou ao seu chefe.



José Malaquias — Revisor de 3.ª classe da Delegação de Trens e Revisão de Bilhetes do Barreiro, n.º 17 246, encontrou numa carruagem do c.º 8 125 do dia 11 de Outubro do ano findo, um saco de lona contendo um casaco de malha e a importância de 300\$00, que prontamente entregou ao chefe da estação de Pinhal Novo.

Lucas Gonçalves de Sá — Carregador suplementar da estação de Braga, n.º 18 155, encontrou, no dia 8 de Outubro do ano findo, um porta-moedas com a importância de 302\$30, que imediatamente entregou ao seu chefe.



Emídio Anselmo de Jesus — Revisor de bilhetes de 3.ª classe da Delegação da Revisão de Lisboa-R., n.º 17 227, encontrou numa carruagem do n.º 4 923 do dia 18 de Setembro do ano findo uma mala de mão de senhora contendo a importância de 1 676\$60 e diversos objectos de uso pessoal, que prontamente entregou ao chefe da estação de Sintra.

José Godinho — Condutor de 2.ª classe da Delegação de Trens e Revisão de Bilhetes de Pampilhosa, n.º 17991 (B A), encontrou no cais de passageiros, no dia 30 de Setembro do ano findo, um maço de cigarros «Português Suave» e uma caixa de fósforos com um par de brincos de ouro de valor aproximado a 300\$00, que prontamente entregou ao chefe da estação de Tondela.



AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Manuel Vital — Chefe de lanço de 1.ª classe do 1.º lanço da 6.ª Secção (Alvega). Admitido como assentador em 21/1/1915. Promovido a subchefe de distrito em 21/10/1920; a chefe de distrito em 5/10/1927; a chefe de lanço de 2.ª classe em 1/1/1939 e a chefe de lanço de 1.ª classe em 1/1/1949.



José dos Santos Teixeira — Chefe de 1.ª classe de Viseu. Admitido como praticante em 6 de Fevereiro de 1915, foi nomeado factor de 2.ª classe em 26 de Junho de 1919 e promovido a chefe de 3.ª classe em 1 de Maio de 1928. Em 1 de Fevereiro de 1935 foi promovido a chefe de 1.ª classe.



António Carvalho Ventura — Chefe de 2.ª classe de Coimbra. Admitido como praticante em 1 de Fevereiro de 1915, foi nomeado aspirante em 1 de Maio de 1916 e promovido a factor de 3.ª classe em 1 de Abril de 1917. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a chefe de 3.ª classe em 1 de Julho de 1937 e a chefe de 2.ª classe, em 1 de Dezembro de 1952.



Manuel José Braz — Chefe de 3.ª classe de Praia do Ribatejo. Admitido como praticante em 1 de Fevereiro de 1915, foi nomeado aspirante em 1 de Janeiro de 1916 e promovido a factor de 3.ª classe em 1 de Janeiro de 1917. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a chefe de 3.ª classe em 1 de Julho de 1940.

Jerónimo Marques — Chefe de 1.ª classe de Abrantes. Admitido como praticante em 1 de Fevereiro de 1915, foi nomeado aspirante em 1 de Janeiro de 1917 e promovido a factor de 3.ª classe em 1 de Abril de 1919. Depois de transitar por outras categorias foi promovido a chefe de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1947 e a chefe de 1.ª classe, em 1 de Janeiro de 1952.



José Pereira Marques — Chefe de 2.ª classe de Santarém. Admitido como praticante em 1 de Fevereiro de 1915, foi nomeado aspirante em 1 de Maio de 1916 e promovido a factor de 3.ª classe em 1 de Janeiro de 1917. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a chefe de 3.ª classe em 1 de Janeiro de 1939 e, a chefe de 2.ª classe, em 1 de Setembro de 1946.



Silvino Duarte Sousa — Chefe de 3.ª classe de Mato de Miranda. Admitido como praticante em 1 de Fevereiro de 1915, foi nomeado aspirante em 1 de Janeiro de 1916 e promovido a factor de 3.ª classe em 1 de Janeiro de 1917. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a chefe de 3.ª classe em 1 de Julho de 1937.



Joaquim Ferreira — Chefe do distrito 22/BA. (Sobral). Admitido como assentador (B. A.) em 3/5/1915. Nomeado subcapataz (Subchefe D.º) em 25/10/1926 e capataz (Chefe de d.º) em 21/3/1929.



REFORMAS

Exploração — *Bernardino Coutinho Oliveira da Fonseca* — Inspector adjunto da 3.ª Circunscrição (Figueira da Foz).

Valentim Santos Coelho da Luz — Subinspector da 11.ª Secção de Exploração (Figueira da Foz).

João de Jesus Pereira — Chefe de 1.ª classe de Pampilhosa.

Manuel Pereira — Chefe de 2.ª classe de Albergaria.

Artur Rodrigues Ferreira — Chefe de 3.ª classe de Vila Pouca.

Manuel Celso Peixoto de Carvalho — Conferente de Régua.

Honorato Lopes dos Santos — Fiscal do pessoal de trens de Barreiro.

Francisco Ribeiro Portugal da Silveira — Condutor de 1.ª classe de Alfarelos.

Josué Vieira Amaro — Condutor de 2.ª classe de Entroncamento.

José Coelho — Capataz de manobras de 2.ª classe de Campolide.

Silvestre de Oliveira — Guarda de Estação de Lagoe.

Manuel Alves — Guarda de Estação de Pedras Salgadas.

Joaquim Fernandes — Carregador de Salsas.

Joaquim Nunes Neta — Carregador de Sabugal
José Gonçalves — Carregador de Pombal.
José Benedito — Carregador de Paraimo.
Albino da Fonseca — Servente de Caldas da Rainha.
José Ramos — Chefe de 1.ª classe de Évora.
Francisco António da Silva — Chefe de 3.ª classe de Quintos.
Alvaro Rui Vargas — Fiel de cais de 1.ª classe de Lisboa-P.
José da Piedade — Capataz de manobras de 2.ª classe de Barreiro.
José da Silva — Agulheiro de 1.ª classe de Setúbal.
António Gomes de Sá — Agulheiro de 2.ª classe de Nine.
Francisco Bernardo da Ponte — Agulheiro de 3.ª classe de Vila Nova.
Alexandre Teixeira — Carregador de Porto.
Armando José de Sousa — Carregador de Barreiro.

Divisão Comercial — *Aparicio Nunes Frutuoso* — Subchefe de serviço do Serviço das Reclamações.
Maria dos Anjos Nunes Fernandes — Escriturária de 1.ª classe de Lisboa-P.
António Fernandes Neto — Revisor de bilhetes de 1.ª classe de Campanhã.

Reformas — *Francelina de Sousa* — Guarda de p. n. do dist.º 55 (Soure).
Antonio Martins — Operário de 3.ª classe da Oficina de Obras Metálicas (Ovar).
Maria Augusta Pereira — Guarda de p. n. do dist.º 3/Dão (Sabugosa).
António Joaquim — Assentador do dist.º 203 (Sarilhos).
Manuel Rodrigues Barge — Assentador do dist.º 73 (Cacia).
Henrique Pimentel Letra Baptista — Assentador do dist.º 60 (Formoselha).
António Francisco Rodrigues — Ajudante de Secção de 2.º lanço da 5.ª Secção (Valado).
Emilia Soares — Guarda da p. n. do dist.º 75 (Avanca).
Eduardo de Almeida — Chefe de cantão de 2.ª classe do 9.º Cantão do Serviço de Obras Metálicas (Campanhã).
Maria do Rosário — Guarda de p. n. do dist.º 44 (Lamarosa).
Fernando Caetano — Assentador do dist.º 6/Tua (Carvalhais).
José Augusto — Assentador do dist.º 4/Tua (Cachão).
José da Costa — Assentador do dist.º 14/BA (Nelas).
Aníbal Mendes — Operário de 2.ª classe da 2.ª Secção (Santarém).
Manuel Joaquim Piçarra — Assentador do dist.º 3/Sabor (Felgar).
João Silveira — Assentador do dist.º 118 (Fratel).
João dos Santos — Assentador do dist.º 140 (Vendas Novas).
Manuel de Almeida Rocha — Assentador do dist.º 136 (Agolada).
Ana Maria — Guarda p. n. do dist.º 3/5.ª Secção (S. Martinho do Porto).
Maria Ribeiro — Guarda p. n. do dist.º 121 (Sarnadas).
Alfredo Teixeira — Chefe do dist.º 266-B (Fronteira).
António de Brito — Chefe do dist.º 86 Alcântara-Terra).
António Ribeiro Prata — Subchefe do dist.º 1/13.ª Secção (Évora).
Francisco de Sousa Melo — Assentador do dist.º 222 (Figueirinha).
José Calado — Assentador dist.º 247 (Alvor).
José Severino dos Santos — Inspector no Armazém Regional de Lisboa.
Joaquim Gameiro — Chefe de Armazém no Armazém Regional da Figueira da Foz.

NOMEAÇÕES

Divisão de Abastecimentos — *Armindo Rodrigues Ventura* e *Carmindo de Jesus Viegas* — Serventes de armazém.
Divisão Comercial — *Maria Irene Cabral Ventura* — Escriturária de 3.ª classe.

FALECIMENTOS



Aníbal de Jesus — Carregador de Figueira da Foz. Admitido como carregador suplementar em 13 de Fevereiro de 1928, foi nomeado carregador em 14 de Abril de 1930.

Noémia da Conceição Silva Ferreira — Escriturária de 1.ª classe do Serviço de Fiscalização das Receitas. Admitida como adventícia em 24 de Fevereiro de 1924, foi nomeada empregada em 1 de Julho de 1924, promovida a empregada de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1941 e, a escriturária de 1.ª classe, em 1 de Janeiro de 1947.





Álvaro dos Santos Duarte — Revisor de bilhetes de 2.ª classe de Barreiro. Admitido como carregador suplementar em 30 de Agosto de 1937, foi nomeado carregador em 1 de Agosto de 1943, promovido a revisor de bilhetes de 3.ª classe em 1 de Janeiro de 1945 e à 2.ª classe em 1 de Novembro de 1952.



José António Pardal — Chefe do distrito 2/ Tua. Admitido como assentador em 1/5/1930. Promovido a Subchefe de dist.º em 1/1/1948 e a chefe de dist.º em 1/7/1952.



Luís Alves — Factor de 2.ª classe de Setúbal. Admitido como telefonista auxiliar em 29 de Setembro de 1916, foi nomeado telefonista efectivo em 16 de Maio de 1919. Passou a aspirante em 13 de Maio de 1925 e foi promovido a factor de 3.ª classe em 26 de Agosto de 1925 e, a factor de 2.ª classe, em 1 de Março de 1928.



Júlio Cardoso Santos — Agulheiro de 2.ª classe de Setúbal. Admitido como carregador auxiliar em 1 de Junho de 1921, foi nomeado carregador em 3 de Março de 1925 e promovido a agulheiro de 3.ª classe em 21 de Maio de 1928. Em 1 de Outubro de 1946 foi promovido a agulheiro de 2.ª classe.



Manuel Nóbrega de Nonha — Carregador de Lisboa — P. Admitido como suplementar em 22 de Setembro de 1926, foi nomeado carregador em 21 de Julho de 1929.



Júlio Augusto Rodrigues — Chefe de escritório de 2.ª classe do Serviço de Estudos e Aproveitamentos. Admitido como praticante em 15 de Maio de 1920, foi nomeado factor de 3.ª classe em 1 de Abril de 1921. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a chefe de secção em 1 de Janeiro de 1948, a subchefe de escritório em 1 de Janeiro de 1950 e a chefe de escritório de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1952.

Henrique Domingues — Factor de 1.ª classe de Casa Branca. Admitido como praticante em 1 de Abril de 1927, passou a aspirante em 1 de Novembro de 1927, foi nomeado factor de 3.ª classe em 1 de Janeiro de 1929 e promovido a factor de 2.ª classe em 1 de Julho de 1936. Em 1 de Dezembro de 1952 foi promovido a factor de 1.ª classe.



Júlio Nunes Correia — Factor de 2.ª classe de Évora. Admitido como praticante em 1 de Dezembro de 1929, foi nomeado aspirante em 1 de Outubro de 1930 e promovido a factor de 3.ª classe em 1 de Julho de 1935. Em 1 de Maio de 1945 foi promovido a factor de 2.ª classe.



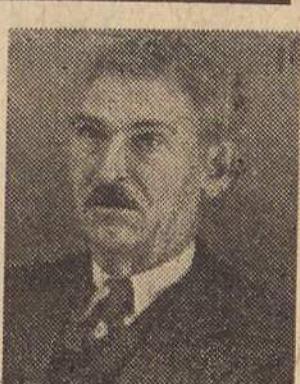
Moisés do Nascimento Ferreira — Factor de 3.ª classe de Bragança. Admitido como praticante em 19 de Outubro de 1945, foi nomeado aspirante em 1 de Julho de 1948 e promovido a factor de 3.ª classe em 1 de Janeiro de 1950.



Detfim Dias — Agulheiro de 2.ª classe de Gaia. Admitido como carregador em 21 de Setembro de 1920, foi promovido a agulheiro de 3.ª classe em 21 de Setembro de 1923 e, a agulheiro de 2.ª classe, em 21 de Abril de 1938.



João Crisóstomo — Carregador de Coimbra-B. Foi admitido como carregador em 21 de Março de 1922.



António José da Silva — Admitido ao serviço da Companhia, como limpador, em 26 de Maio de 1945, foi nomeado fogueiro de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1950.



Sumário

Instrução Profissional
Reuniões ferroviárias internacionais
Concessão de Prémios
Simbologia adoptada na classificação de Locomotivas
Noticiário diverso
Talvez não saiba que... por José Júlio Moreira
A Cidade de Beja
Dos Jornais
Para a História: Caminhos de Ferro Portugueses
Ferroviários estrangeiros em Portugal
O Carnaval de Loulé e o seu simbolismo, por Oliveira da Silva
Jogos Florais
Perguntas e Respostas
As experiências, em França, com a locomotiva telecomandada
Electrificação dos nossos Caminhos de Ferro
Pessoal



NA CAPA — Restaurante das Caldas da Rainha

Mais de 680.000

CAIXAS SKF COM ROLAMENTOS DE ROLOS

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

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

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



SKF

SOCIEDADE SKF LIMITADA

LISBOA

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

PORTO

Avenida dos Aliados, 152

DINAMOS
ALTERNADORES
PARA BARcos DE PESCA,
CASAS DE CAMPO, LAGARES E
INSTALAÇÕES DE EMERGÊNCIA.

GRUPOS ELECTROGÉNEOS
ATLANTE
PARA MONTAGENS DE LUZ
E RÁDIO, AMPLIFICAÇÕES,
CAMPISMO, FEIRAS, ETC.

APARELHOS
D E RÁDIO
RECEPTORES PARA CASA,
PARA AUTO, PARA BATERIA,
PORIATEIS, ETC.
AGENTES DA MARCA TE-KA-DE

INSTRUMENTOS
D E MEDIDA
MOLÍMEIROS,
AMPERÍMEIROS,
ANALIZADORES,
DE BOLSO E PARA QUADRO.

MOTORES
BRIGGS & STRATTON
PARA GRUPOS moto-bombas e
OUTROS USOS AGRÍCOLAS E INDUSTRIAS;
PEÇAS ORIGINAIS.

BATERIAS
PARA RÁDIO, AUTO,
ILUMINAÇÃO
E OUTROS FINS;
DIVERSAS CAPACIDADES

ACESSÓRIOS - REPARAÇÕES
QUEIRA DIRIGIR-SE À
Electrónia, Lda.
R. SANTO ANTÓNIO, 71 TEL 25800 PORTO

Coleção do «Boletim da C. P.»

Vende-se uma coleção do «Boletim da C. P.», desde os anos de 1929 a 1952, com encadernação anual dos exemplares referentes aos anos de 1929 a 1949.

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



**Senhores funcionários da C. P.
e da Sociedade Estoril**

Sempre que estejam interessados em adquirir

OCULOS OU LENTES

devem preferir a nossa casa porque:

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

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