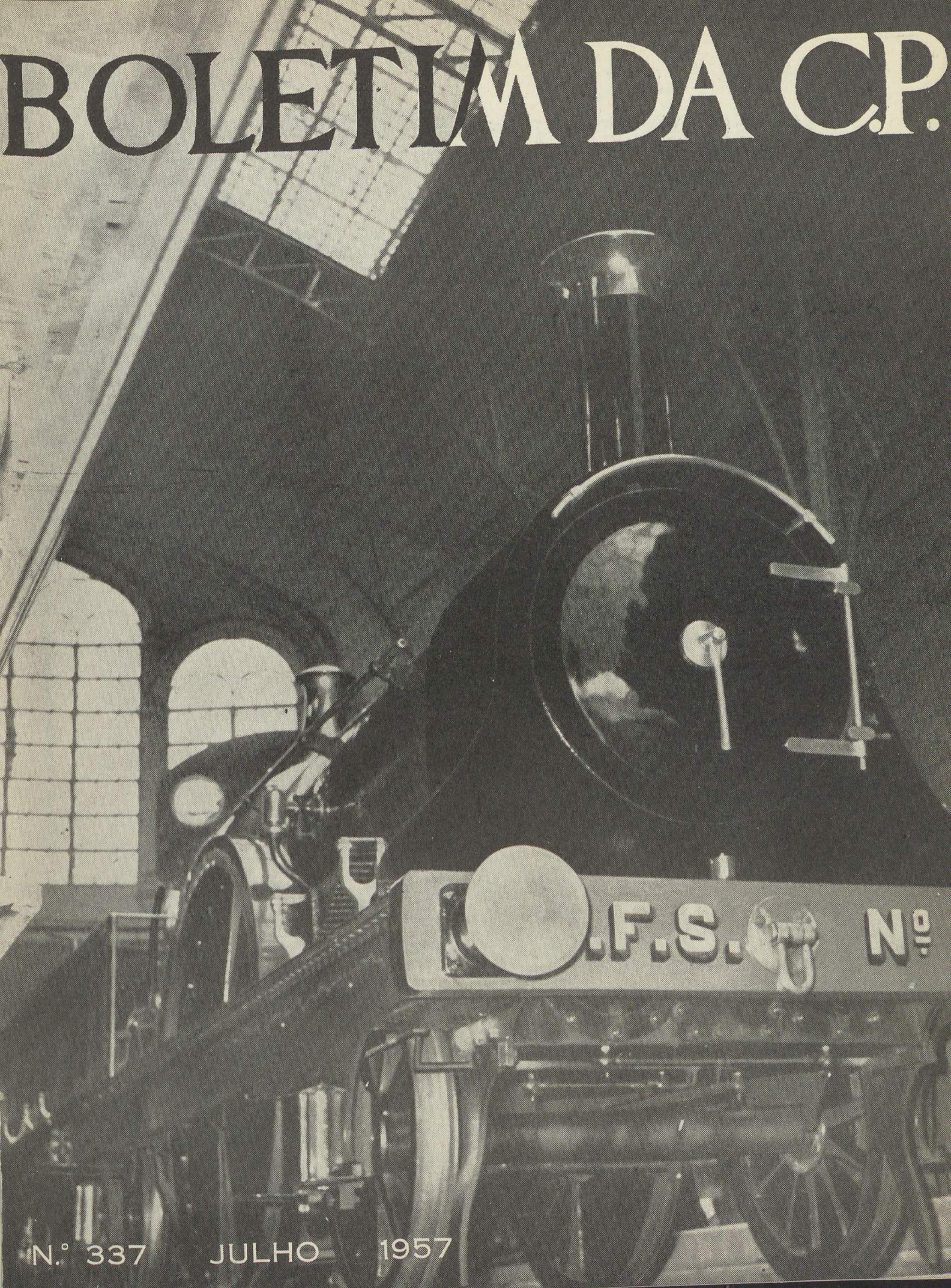


# BOLETIM DA CP.



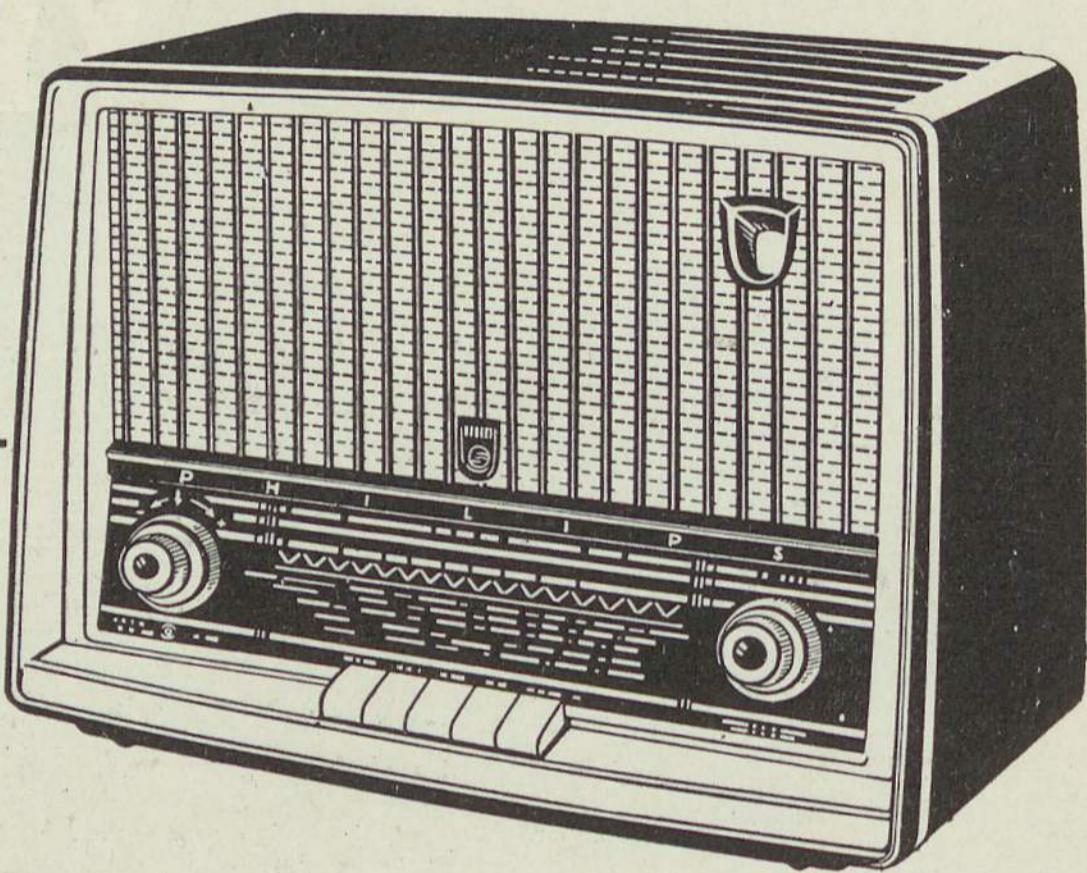
N.º 337

JULHO

1957

OIÇA UM  
**PHILIPS**  
**1957**

4



GRANDES FACILIDADES DE PAGAMENTO  
A TODOS OS FERROVIÁRIOS

PRESTAÇÕES MENSAIS  
DESDE 55 \$ 00

AGENTE OFICIAL PHILIPS

**CASA EROL**

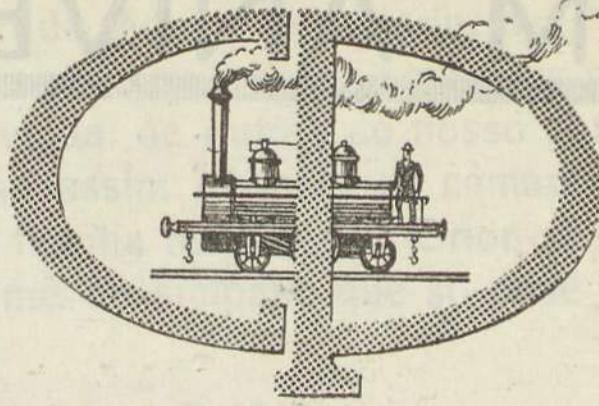
RUA DOS BACALHOEIROS, 123 — TELEF. 259 72

LISBOA

**PHILIPS**

A MARCA MAIS VENDIDA NO MUNDO

# Boletim da



N.º 537 • JULHO 1957 • ANO 29.º • PREÇO 2\$50

DIRECTOR: ENG.º ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

FUNDADOR: ENG. ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES

Propriedade da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses / Estação de Santa Apolónia / Lisboa

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» — R. da Horta Seca, 7 — Tel. 20158 — Lisboa

## Em frente...

Inicia o «Boletim da C. P.» com o presente número, o seu 29.º ano de publicação.

Para muitos, o facto em si, embora significativo, poderia passar despercebido na azáfama quotidiana. Todavia, para aqueles que à revista têm andado ligados, sentido os seus transes, vivido dia a dia as suas dificuldades, o aniversário reveste foros de verdadeiro acontecimento que muito grato nos é assinalar.

Vinte e nove anos após a sua aparição, pela inflexível vontade do prestigioso Director Eng.º Lima Henriques, continua o «Boletim da C. P.» a marcar a sua presença no meio ferroviário e a corresponder à finalidade para que foi criado.

Por isso é nossa intenção prestar hoje homenagem ao seu ilustre fundador e testemunhar o nosso reconhecimento a todos os que directa ou indirectamente têm dado o seu auxílio a esta publicação.

A obra realizada pelo «Boletim da C. P.» — não nos ficaria bem afirmar ter sido grande — muitos frutos tem produzido. E é a convicção dessa utilidade — em benefício de quantos servem a Empresa e em prol da propaganda e divulgação do caminho de ferro — que constitui a consoladora recompensa para tanto esforço dispendido e o suficiente incentivo para se prosseguir na boa rota traçada em Julho de 1929.

Continuaremos pois, certos de que jamais nos faltarão o bom acolhimento dos nossos assinantes e leitores e o apoio, a colaboração e o conselho preciosos de quantos têm de algum modo responsabilidades na vida ferroviária do País. Por isso, em frente...

# UM ANIVERSÁRIO

Pelo Eng. MANUEL PINTO OSÓRIO

Vice-Presidente do Conselho de Administração

**A**NDA em maré de festas este *Boletim*. Há meses embandeirou em arco para se associar galhardamente às comemorações centenárias. Há pouco, por ocasião da inauguração da tracção eléctrica, editou também número especial, excellentemente colaborado. Agora pensa em solemnizar, vaidosamente, o seu próprio aniversário.

Não lhe queremos mal por isso. O *Boletim* representa uma obra notável, nos anais da Companhia. Recordar que, agora, neste mês de Julho, perfaz 29 anos de duração, o mesmo é que prestar uma justa homenagem ao seu ilustre fundador. É mesmo por este aspecto que se deve encarar a comemoração projectada.

Não podia eu, colaborador do *Boletim* desde os seus primórdios, deixar de me associar a essa homenagem; e faço-o com grande prazer, tanto é a estima e consideração que tenho

pelas altas qualidades do Sr. Eng. Lima Henriques.

\* \* \*

Tem o *Boletim* atingido os fins que lhe foram assinalados pelo seu fundador?

Do artigo da apresentação do primeiro número destaco-rei as seguintes palavras:

«*O valor de uma colectividade aprecia-se pelo valor dos homens que a compõem, e o valor dos homens mede-se pela sua cultura mental e pelos seus sentimentos.*»

Eis um conceito que vale todo um programa.

Valorizar os ferroviários do ponto de vista mental e moral —explendida tarefa a que valia bem a pena meter ombros.

Era, porém, necessário criar o agente indispensável, que fosse «*o traço de união entre todos aqueles que na Companhia querem ensinar, e todos aqueles que querem aprender*». Palavras terminais do mesmo artigo, que



Eng.º Álvaro de Lima Henriques,  
fundador do «Boletim da C. P.»

definem claramente a tarefa a que se propõe o *Boletim*, e que tem sido largamente cumprida.

As secções, desde o primeiro número nele criadas, miravam todas a esse intuito educativo. À secção de consultas sobre assuntos de serviço concorreram inúmeros ferroviários, num forte desejo de saber. Todas as dúvidas foram esclarecidas, e vários problemas resolvidos, com grande aproveitamento dos que queriam aprender, e aprazimento dos que queriam ensinar.

Promoveu conferências, que publicou na íntegra ou em largos extratos, para que deles tivessem conhecimento os que não puderam ouvi-las. Nelas se versavam assuntos ferroviários, ou outros de interesse geral.

Todos os acontecimentos de relevo na vida da Companhia têm sido arquivados, fotograficamente, nas páginas do *Boletim*. Também nelas são homenageados, pela mesma forma, os agentes que completaram quatro décadas ao serviço da Companhia e ainda aqueles que, por terem praticado actos dignos de louvor, conquistaram o direito de figurar nessa galeria. Não se duvidará da eticácia de tal estímulo,

Instituiu prémios. Fomentou diversões. Organizou várias excursões ao estrangeiro, e este foi, sem dúvida, o mais relevante serviço prestado pelo *Boletim* ao pessoal da Companhia.

Os que tiveram a fortuna de participar

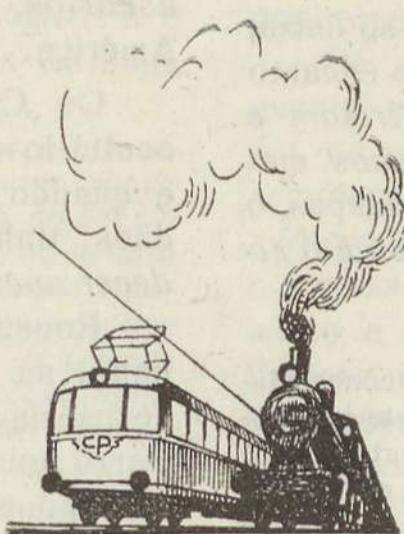
nelas colheram grandes ensinamentos, quer no domínio da técnica ferroviária, quer no da etnografia e da Arte. Estas excursões provocaram a vinda de outras ao nosso país, estreitando-se assim os laços de camaradagem na grande família ferroviária. Criou-se assim uma corrente de simpatia que só pode trazer vantagens.

\* \* \*

Que mais dizer do *Boletim*, se tudo o que fica dito, e o mais que falta dizer, é bem conhecido de todos os que devotadamente o lêm?

O Sr. Engenheiro Lima Henriques prestou à Companhia inestimáveis serviços durante largos anos. Dotado de uma verdadeira intuição de organizador, já demonstrada quando dirigia a Divisão de Exploração, regulamentou todos os serviços, estendendo a sua acção até aos de ordem social, como o Regulamento da Caixa de Reformas, em vigor desde 1927. Mereceu-lhe, porém, cuidados especiais o *Boletim*. Deve estar orgulhoso da obra por ele realizada. O facho, que por suas mãos acendeu, em Julho de 1929, e que há 28 anos espalha a sua luz de educação e cultura, não se extinguirá.

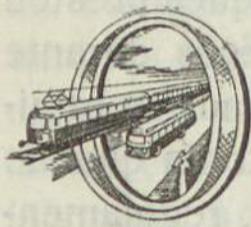
Passou, há dez anos, para outras mãos que carinhosamente o têm mantido e continuarão a manter, enquanto houver quem tenha prazer em ensinar e quem tenha necessidade e desejo de aprender.



# A nação, o espírito e a alma popular perante o Caminho de Ferro

## — Triptico de realidades de que a recente electrificação é prestigioso exemplo

Pelo Eng.<sup>o</sup> CARLOS MANITTO TORRES



Caminho de Ferro não é apenas o notável instrumento material que através incessante melhoria serve, há mais de um século, a tranquilidade e o progresso da Humanidade.

Sobre a sua actividade prática, o Caminho de Ferro, para conduzi-la vitoriosamente através do tempo, foi sempre — e é essencial que o continue sendo, se se quer que domine as actuais dificuldades e subsista — «a mais inteligente realização do transporte organizado» e «a mais devotada escola de dedicação profissional» que — a par dum indispensável progresso técnico, em plena marcha nos últimos tempos podem considerar-se razão íntima dos seus êxitos de ontem e da sua resistente permanência de hoje...

A *Nação*, no seu mais alto e amplo significado; o *Espírito*, desde aquele «instituto de feição universal que em cada país e por todo o Mundo tradicionalmente o representa» até àquele não menor instrumento, simultaneamente científico e realizador, que, em sua especialização, podemos chamar «técnica profissional ferroviária»; enfim, a *Alma Popular* que, vibrando, a dentro do Caminho de Ferro, na «consciência profissional» e, cá fora, no «sentir da população», que, primeiro o havendo renegado, depois o ergue nos escudos, e por fim, solicitado já por outros e tão divergentes atractivos, nem por isso deixa, ainda, de apaixonar-se pelo seu maravilhoso encanto orgânico e utilitário — *todos servem, confirmam e celebram*, afinal, por forma que registaremos mediante exemplos de acaso em cada um dos campos, o *valor nacional, a característica grandeza e o significado social do Caminho de Ferro...*

*Nota* — Uma vez mais correspondemos, reconhecidamente ao honroso convite para colaborarmos neste interessante *Boletim da C. P.*, hoje o precioso instrumento de cultura, formação e espírito profissional que todos admiramos fruto da acção de homens como os Eng.<sup>os</sup> Álvaro de Lima Henriques e Espregueira Mendes, António Montês e Dr. Élio Cardoso; simplesmente, solicitada a nossa colaboração para o número de Maio («o da electrificação», como já se lhe chama) apenas hoje ela se realiza, porque, com a amável anuência de quem competia, preferimos considerar, sob aspectos da sua génese que se nos afiguram interessantes, o «facto consumado».

### Nação

Há, precisamente, um quarto de século, *Roosevelt*, candidato, no momento, à presidência dos E. U., tinha, já então, perfeita consciência — que os factos rotundamente confirmariam — de que chamava sobre si a simpatia e a concordância dos seus concidadãos ao proclamar da Tribuna e na Imprensa, que *durante quase cem anos os Caminhos de Ferro haviam constituído o vínculo que mantivera firme a unidade nacional da Grande América!..*

«O problema dos Caminhos de Ferro — esclarecia — era o problema de cada um e de todos, visto que nenhuma outra actividade económica influía e penetrava tanto na vida de cada indivíduo».

Aqueles Grandes Meios de Transporte interessavam, de facto, a toda a Nação e, em especial, a três dos mais importantes grupos sociais: os *seus proprietários*, que, longe de reduzido número de magnates do «rail», eram, ao contrário, milhões de pequenos accionistas, cidadãos médios daquele país (professores, médicos, engenheiros, funcionários, comerciantes, empregados, operários...) e, porque avultadíssimo número de títulos ferroviários estavam na posse de bancos e companhias de seguros, muitos outros milhões, ainda, de modestíssimos possuidores dum «pequeno depósito» ou duma «simples apólice»; o *seu pessoal*, cerca de dois milhões de agentes e operários; por fim, os *seus usuários*, quase toda a população, afinal, da grande América...

Os Caminhos de Ferro — não havia razão para ocultá-lo — atravessavam, porém, sérias dificuldades; e quando a Nação e um tão grande número de cidadãos tinham interesse directo no caso, *tornava-se dever nacional atacar o problema...*

*Roosevelt* — a quem estava reservado tão grande papel na cena mundial — não partilhava a opinião — «primária» então e sempre — de que o Caminho de Ferro houvesse feito o seu tempo e devesse desaparecer, ponto sobre o qual eminentes especialistas do transporte demonstravam, ao contrário, que, se se procurasse passar à estrada metade, que fosse, do tráfego ferroviário correspondente, não bastaria ao caso um exército de camiões em dupla e cerrada fila Indiana de Nova York a S. Francisco!...

Portanto, os Caminhos de Ferro, indispensá-

veis na paz e, mais ainda, na Guerra<sup>(1)</sup>, deviam ser não só conservados como mantidos sempre em pronta eficiência, para o que um encorajamento e uma cooperação, bem entendidos, da parte dos Governos — conclusão já então prevista e hoje suficientemente comprovada — deveriam promover, mais do que contraproducentes limitações, um progresso seguro e estável das condições do transporte.

Com efeito, o êxito da sua economia e, portanto, o sucesso dos Caminhos de Ferro no quadro respetivo hão-de resultar sempre da medida em que as empresas forem libertas de gravames menos práticos, em contrapartida, porém, de aceitarem a responsabilidade de servir inteiramente as verdadeiras necessidades do tráfego.

De resto, a Assistência da Nação ao Caminho de Ferro — como dever imposto por irrecusáveis circunstâncias de carácter genérico — está duplamente implícita na concepção de «valor nacional» que àquele compete e na da «garantia de juro», que outro fim não visava, como a assistência de hoje, do que possibilitar, por via de concessão regularmente assegurada, a exploração de serviços públicos indispensáveis ao interesse nacional.

### Espírito

É de todos os tempos que — mercê do encanto orgânico e da benemerência dos seus serviços — haja o Caminho de Ferro interessado sempre não apenas a técnica mas a própria literatura...

Não recuando, o que seria demasiado, aos seus primeiros passos — que, como é sabido, e não há muito vimos<sup>(2)</sup>, lhe depararam inimigos «ocasionais» do estôfo dum Thiers, dum Vitor Hugo, dum Alfred de Vigny, etc. — basta-nos, para honrar a asserção, recordar de memória, ao acaso e dentre os que supomos desaparecidos, os nomes de alguns que autoradamente se interessaram, sob o aspecto literário ou literário-técnico, pelo Caminho de Ferro, como Jean de la Ruelle, Georges de Leener, Freeland, Antonini, Divisia, C. Kelk, Fernando de Sousa, Vicente Ferreira, Charles Dolfuss, Edgard de Geoffroy, R. Dautry (o técnico imortal que nunca apagou inteiramente o grande literato que sempre foi...), Hans Scheid, Pierre Devaux, E. Deharme, Michel Ray, etc.

O que, porém, interessa pôr aqui em evidência é que — precisamente em momento, como o de hoje,

(1) Confirmação desta verdade viriam a ser, entre outros eloquentes factos, as históricas palavras (que comentámos no nosso artigo «A Maior Obra Humana do Século XIX» (Gazeta dos Caminhos de Ferro n.º 1856, de 16/10/56) do General Yount, Chefe dos Transportes do Exército Americano, ao entregar às suas tropas a primeira locomotiva Diesel de transmissão hidráulica; «Durante a II Grande Guerra Mundial os Caminhos de Ferro dos Estados Unidos realizaram 97% de todos os transportes militares e 90% dos transportes militares de mercadorias, cifras que constituem um claro testemunho da grande dívida de gratidão que tem o Exército para com a Indústria Ferroviária e servem ainda, para pôr em relevo o magnífico trabalho de que os Caminhos de Ferro têm o justo direito de sentir-se orgulhosos».

(2) *Caminhos de Ferro de Ontem* — «Gazeta dos Caminhos de Ferro» n.º 1.657, de 1/1/57.

de certo modo depressivo para o Caminho de Ferro — um qualificado valor espiritual espontâneamente vibra em torno dele, vindo, precisamente, da sua mais alta origem: a *Academia*...

Bastam três citações: a primeira, de Georges Duhamel, em «Le Figaro»<sup>(1)</sup>, intitula-se «O Fim do Automóvel» e encara para breve — com oportuníssimo espírito — «o fim duma aventura que foi interessante antes de se mostrar quase um beco sem saída...»; a segunda, de André Siegfried, em «La vie du Rail, denomina-se «Cem anos de carril» e nela se faz breve história do Caminho de Ferro e vivo elogio dos seus progressos; enfim, a última, de Pierre Girard em «Transports Publics», intitula-se «Poesia do Caminho de Ferro» e exalta, por espirituosa comparação com os da velha «diligência», os encantos actuais da viagem sobre o carril...

Se acrescentarmos a isto que os avanços ferroviários de carácter científico são, como se sabe, dia a dia mais profundos, numerosos e práticos, concluiremos que, se o Caminho de Ferro está apasionando os mais categorizados representantes da literatura e, nela e no ponto mais alto, os do Espírito Académico, não está interessando menos — e aqui é lícito afirmar que, por evolução da Técnica Ferroviária, interessará cada vez mais — os mais devotados cultores do Espírito Científico, o que lhe garante, a par do desejável encanto, a certeza dum futuro firme e progressivo.

### Alma popular

Por outro lado, o Caminho de Ferro viveu sempre da «Alma Popular»<sup>(2)</sup> e não há-de esquecer-se que foi a um operário, filho de operários — Georges Stephenson, o glorioso inventor da locomotiva — que, em 1825 e no trajecto de Stockton a Darlington, coube a honra de o inaugurar, tripulando a sua «Locomotion» à frente dum comboio de entusiásticos operários...

Tão simbólico facto, ao que parece, havia de sagrá-lo para sempre no campo popular; e, com efeito, todos sabemos como o Ferroviário, popular que é, ama exaltadamente a sua profissão, e como ao Popular é, a seu turno, querido o Caminho de Ferro, que vê «de fora» mas sempre e a todos os títulos anseia conhecer «por dentro»...

De cada um dos casos bastará um exemplo: quanto ao primeiro, a extraordinária epopeia que foi, para a França, na termo da II Grande Guerra, a recuperação material dos seus Caminhos de Ferro, esforço magnífico de devoção patriótica e sacrifício pessoal do ferroviário francês, de que, não há muito e com a homenagem devida, pudemos dar suficiente ideia<sup>(3)</sup> sob a invocação duma das lapidares definições de Dautry; quanto ao segundo, a avassa-

(1) «Caminhos de Ferro de Amanhã» — «Gazeta dos Caminhos de Ferro» n.º 1.684, de 16/4/57.

(2) «Caminhos de Ferro de Ontem» — «Gazeta dos Caminhos de Ferro» n.º 1.657 de 1/1/57.

(3) «A maior obra humana do século XIX» — «Gazeta dos Caminhos de Ferro» n.º 1.652 de 16/10/56.

ladora expansão do «modelismo ferroviário» e das «Associações de Amigos do Caminho de Ferro» que, pululando, cada vez mais, na Europa e na América, assinalam decisiva paixão pública pela exploração ferroviária.

## TRÍPTICO DE REALIDADES

Quanto dissemos — provindo da acção nacional e de duas das mais interessantes actividades e sentimentos humanos — traduz-se em significativa realidade de apoio material, espiritual, técnico e moral ao Caminho de Ferro, facto absolutamente espontâneo e decorrente, apenas, de circunstâncias e méritos inseparáveis do carril.

O facto é, assim, puramente universal (pois deriva da maneira de ser da actividade e não do local onde se exerce), como igualmente o são as conclusões a tirar.

E estas estabelecem que, onde quer que bem conduzido, ao grande e insubstituível valor económico e social do Caminho de Ferro (que — assimilado, frisamos, o muito que é de admirar, adaptar e adoptar do restante e moderno transporte — não destroem ilusórias e, por vezes, perigosas ficções transportativas do momento) corresponde, já hoje, por toda a parte e com inteira e recíproca utilidade, o justo «Interesse Governativo»; que o «Espírito Humano» nas suas mais altas expressões e pelos seus mais altos intérpretes, parece ter assimilado já a importância primacial e universal do problema e o examina, comenta e enaltece no caso moral, como afincadamente o estuda, facilita e procura resolver no caso técnico: que, enfim, a «Alma Popular, de tão precioso significado, brilha, no Caminho de Ferro, pela dedicação profissional, absolutamente característica, dos seus Agentes e, no exterior e sob os numerosíssimos aspectos que a sahem despertar, pela justa e generosa Simpatia Pública, com todas as vantagens que, se bem conduzidas, de aí podem advir.

## A RECENTE ELECTRIFICAÇÃO EXEMPLO PRESTIGIOSO DE QUANTO SE AFIRMA

A electrificação<sup>(1)</sup> das linhas da C. P. que com tão sincero júbilo nacional acaba de inaugurar-se, representa, entre nós, o reflexo exacto da acção conjunta do «Estado», do «Espírito Técnico e Geral» e da «Alma Popular» que, como vimos, asseguram hoje, mais ou menos por todo o Mundo, a estabilidade e o progresso do Caminho de Ferro.

Da acção do Estado — tão eloquentemente versada nas palavras inaugurais de Suas Excelências o Senhor Presidente da República e o Senhor Ministro das Comunicações e do Ex.<sup>mo</sup> Senhor Presidente do Conselho de Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro Portugueses — está, quanto à impressão pública, dito tudo pelo vibrante aplauso que as corou e pela funda impressão que, naquele dia votivo

sentimos todos<sup>(1)</sup>, os que desde muito «conhecemos o Caminho de Ferro» e os que — toda a população do percurso e de Sintra, afinal!... — pareciam «tê-lo descoberto no momento», tomados, uns e outros, pela incontida alegria da realização de aspirações comuns...

Mas se quanto à «Acção Governativa» — providencial na adopção, através do Plano de Fomento, da electrificação ferroviária, tão preciosa ao País enquanto as circunstâncias não imponham, em um futuro porventura longínquo, a locomotiva atómica... — tudo está dito — repete-se — porque gratamente registado no coração de todos Ferroviários e Públlico, duas palavras de justiça são inteiramente devidas, ainda, no que se refere à acção do «Espírito» e da «Alma Popular».

Quanto àquele invocaremos, em primeiro lugar — que é o que lhe compete — a «Técnica Profissional» e, dentro dela (sem prejuízo da acção exterior das empresas estrangeiras e das sub-fornecedoras nacionais, de que, embora em plano diverso, é justo deixar referência), exaltaremos, acima de tudo e com inteira justiça, o valiosíssimo esforço — técnico, orgânico, explorativo, administrativo — tão patrióticamente desenvolvido pela C. P. para o estabelecimento do primeiro grande passo da sua electrificação, homenagem justíssima a que há-de juntar-se uma outra, igualmente grata ao nosso coração de português: a que aqui deixamos à SOREFAME, construtora — através da competência e do não menos patriótico esforço de engenheiros, agentes técnicos, desenhistas e operários portugueses... — das 10 locomotivas e 25 composições triplas de marcha reversível que ficam, desde já, assegurando o novo serviço.

Quanto ao «Espírito literário» propriamente dito (embora, aqui e ali, de aspectos técnicos), referiremos tão perfeita a similitude do nosso caso com a regra geral antes invocada que também aqui a Academia — no nosso caso a Academia Portuguesa de História — haveria de honrar o Centenário do Caminho de Ferro Português, através da interessante conferência «Inauguração dos Caminhos de Ferro em Portugal — Uma data e um nome», do ilustre académico correspondente, engenheiro e ferroviário Raul da Costa Couvreur que, a 26 de Outubro último, na douta casa a proferiu.

No campo da alta literatura — e no interessantíssimo género que o título denuncia — enriqueceu-se o «momento centenário» pela preciosa «Crónica da Fundação dos Caminhos de Ferro em Portugal», do notável jornalista e escritor que é Luís Teixeira, sendo que, em campo inteiramente diverso — o da literatura infantil — se destaca, ainda, o curioso trabalho ilustrado, de carácter didáctico, «A Viagem

(1) Como dias antes o havíamos previsto, os membros da Secção Portuguesa da «Sociedade dos Engenheiros Civis de França», perante as autorizadas alocução e conferência dos ilustres Engenheiros Director, Espregueira Mendes, e Subdirector e Presidente da Comissão de Electrificação, Pedro de Brion, na viagem de experiência «Lisboa-Sintra» que tão gentilmente nos fora oferecida pela C. P.

*Maravilhosa do Comboio*», do conceituado autor Simões Müller.

E, enfim — sob um aspecto de maior fundo técnico — às interessantes espécies citadas viriam acrescer, ainda (e, sendo tudo quanto chega às nossas mãos, pensamos ser, sob o aspecto que visamos, quanto se publicou a propósito do Centenário) duas obras formais: «*Caminhos de Ferro Portugueses — Esboço da sua História*»<sup>(1)</sup> e «*Cem anos de Caminho de Ferro na Literatura Portuguesa*» — do apaixonado ferroviário e respeitado técnico Engenheiro Frederico de Quadros Abragão, trabalhos que, honrosamente preenciados pela alta autoridade dos Ilustres Vice-Presidente do Conselho de Administração e Director Geral, Senhores Engenheiros Pinto Osório e Espregueira Mendes, persistimos em considerar, não obstante a dignidade limitativa das suas notas finais, exaustivos e de grande valor próprio e documental; o interessante elucidário do Engenheiro Pinto Monteiro «*A Electrificação do Caminho de Ferro Português*» e o estudo «*O Caminho de Ferro Instrumento Económico Nacional e Humano — Síntese evolutiva publicada em comemoração do Jubileu Ferroviário Português*», de nossa autoria.

No que, por fim, toca à «*Alma Popular*», asseremos, desde já, que ela foi, dentro e fora do Caminho de Ferro e na mais larga medida, tão eficaz e patriótica participante do construtivo esforço prepa-

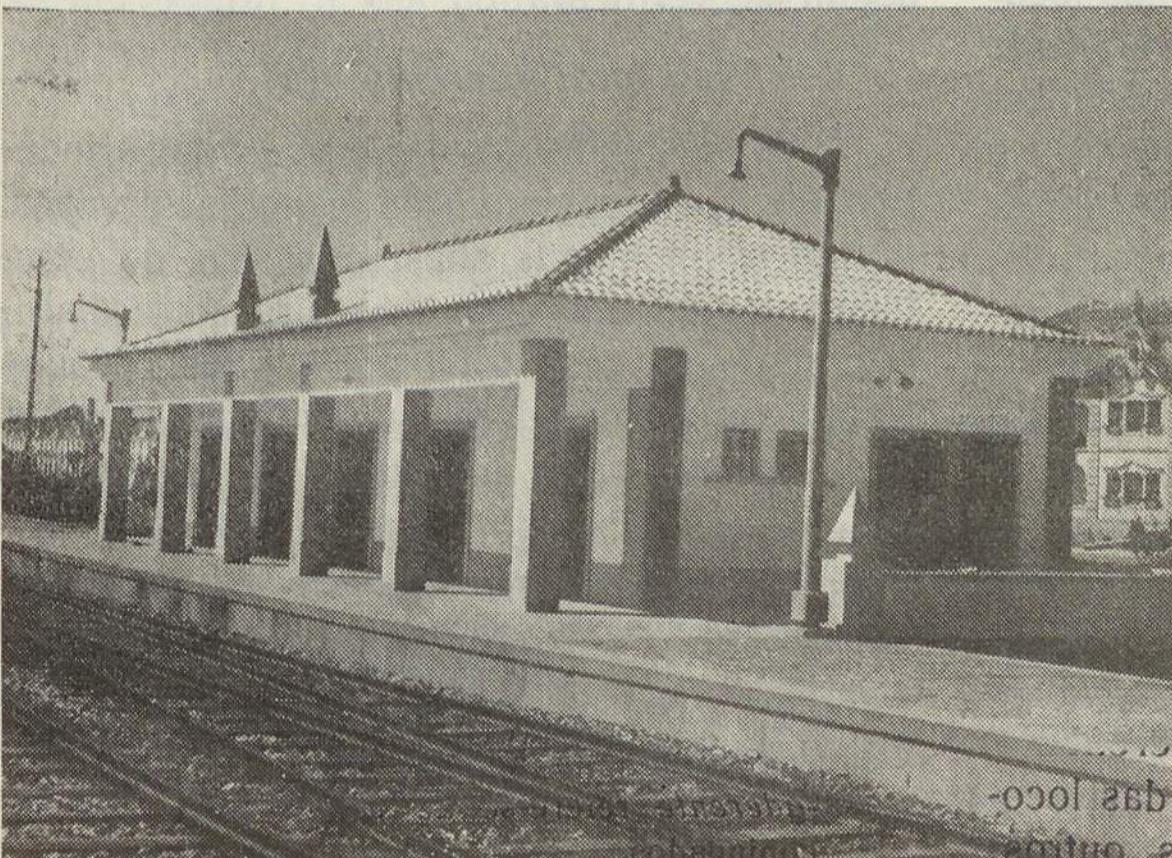
(1) O autor abre esta sua obra pela citação de três «conceitos» definitivos da grandeza da missão ferroviária: dois deles dos consagrados Dautry e Pierre Devaux e o terceiro, citado em primeiro lugar, do autor do presente estudo: se bem que cumprido já este dever, entendemos não omitir aqui a expressão do nosso reconhecimento por um facto que, pesadas todas as circunstâncias, temos para nós por muito honroso.

ratório como artífice entusiástica da gloriosa comemoração final.

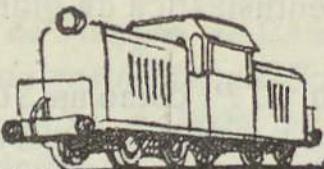
Com efeito, quer na *C. P.* como na *SOREFAME* e nas demais *Indústrias Participantes*, o «*Profissional*» deu, sempre e claramente — do operário mais modesto ao mais categorizado chefe — prova incontestada do animoso saber, da patriótica dedicação e, não poucas vezes também, do espírito de sacrifício que se tornaram indispensáveis ao êxito; e, no que ao «*Público*» respeita, além do interesse geral antes manifestado sempre pelas diversas comemorações, todos os que participámos na gloriosa jornada do dia 28, recordamos que (vinda dum povo que, frio e avesso por índole a manifestações, mas que — facto comovente!... — com antecedência ornamentara festivamente, naquele dia, as suas janelas e... a «*sua estação*») uma autêntica apoteose de aclamações por toda a parte se desencadeou e clamorosamente se repetiu, à passagem do vitorioso comboio inaugural e ao longo do seu triunfante percurso...

Assim — e a exemplo do que, conscientemente se vai firmando pelo Mundo a este respeito — se congregaram, auspiciosamente, entre nós, «*Acção Governativa*», «*Espírito*» e «*Alma Popular*», a benefício, bem claro, do grande valor humano que é o Caminho de Ferro.

Nesta consoladora convicção nos firmamos e, precisamente por ela, nos permitimos, terminando, por dirigir a Sua Excelência o Ministro das Comunicações as nossas mais respeitosas homenagens, à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e a todos os seus colaboradores, do mais humilde, ao mais alto, o nosso comovido aplauso, e, enfim, ao País, as nossas bem sinceras congratulações por tão valioso e significativo passo no progresso nacional!...



O novo edifício do apeadeiro de Vila Real de Santo António — Guadiana, festivamente inaugurado em 26 de Maio último



# O tracção no SERVIÇO DE MANOBRAS

Pelo Eng.º VASCO VIANA

**N**UMA empresa ferroviária o serviço de manobras pesa bastante no seu orçamento e por isso há que dedicar-lhe grande atenção. De facto, pelo Boletim Estatístico de 1955, verifica-se que, para um percurso de locomotivas de 14.725.932 quilómetros em serviço comercial, foram utilizados 2.223.647 quilómetros de manobras, isto é, 15,1%.

Como porém o serviço de manobras é destinado na sua maior parte ao serviço comercial de mercadorias, a sua percentagem em relação a este serviço deve atingir uns 40%.

Está determinado que, em manobras, cada hora de serviço corresponda a 5 quilómetros. Sendo assim, os 2.223.647 quilómetros atrás referidos correspondem a 445.000 horas de serviço de manobras.

Que a C. P. se não tem alheado deste problema mostra-o o facto de, em menos de 8 anos, ter adquirido 35 locomotivas diesel de manobras, que vieram substituir velhas locomotivas a vapor, na sua quase totalidade impróprias para esse serviço. Destas 35 locomotivas, 29 possuem transmissão eléctrica e as restantes 6, transmissão hidro-mecânica.

Como unidades de tracção para manobras, dois sistemas podemos considerar: a locomotiva a vapor e a locomotiva Diesel com os seus variados tipos de transmissão: mecânica, hidro-mecânica, hidráulica e eléctrica.

Não vamos aqui fazer um estudo profundo e pormenorizado das vantagens ou inconvenientes de um sistema de tracção em relação ao outro e muito menos fazer qualquer estudo que tenha por fim justificar a preferência a dar a um dos tipos de transmissão das locomotivas Diesel em detrimento dos outros,

mas tão sómente dar a conhecer aos leitores deste *Boletim* as vantagens obtidas com a utilização da tracção Diesel em manobras.

As características a exigir numa locomotiva para este serviço especial são as seguintes :

- 1 — Peso total aderente ;
- 2 — Facilidade de condução ;
- 3 — Grande esforço de tracção no arranque e a baixas velocidades ;
- 4 — Rapidez na entrada ao serviço ;
- 5 — Suficiente independência ;
- 6 — Elasticidade na transmissão ;
- 7 — Facilidade na conservação ;
- 8 — Utilização económica.

Se a locomotiva Diesel de manobras pode, por construção, possuir todas estas características, já o mesmo não se consegue com a locomotiva de manobras a vapor, como a seguir se verificará :

## 1 — Peso total aderente (a)

A necessidade de dar uma grande independência à locomotiva de manobras a vapor, obriga a volumosos abastecimentos de combustível e de água e, por esta razão, a distribuir parte do peso total por alguns rodados livres, ou a considerar um veículo (*tender*) que, fazendo parte integrante da locomotiva

(a) — Designa-se por *peso-aderente* a carga descarregada nos carris pelo conjunto de rodados que têm acção motora. No caso de o veículo possuir um rodado ou veio motor e um ou mais rodados conjugados, com bielas ou correntes, o *peso-aderente* refere-se ao conjunto de rodados conjugados.

e que se destina especialmente ao transporte daqueles abastecimentos, é um apreciável peso morto, que reduz a capacidade de tracção.

A locomotiva *Diesel*, por não necessitar de abastecimento volumoso de combustível e limitar-se em água apenas à refrigeração do motor, é construída por forma a que todo o seu peso seja aderente. — Vantagem, pois, para a locomotiva *Diesel*, em igualdade de condições quanto à independência de serviço.

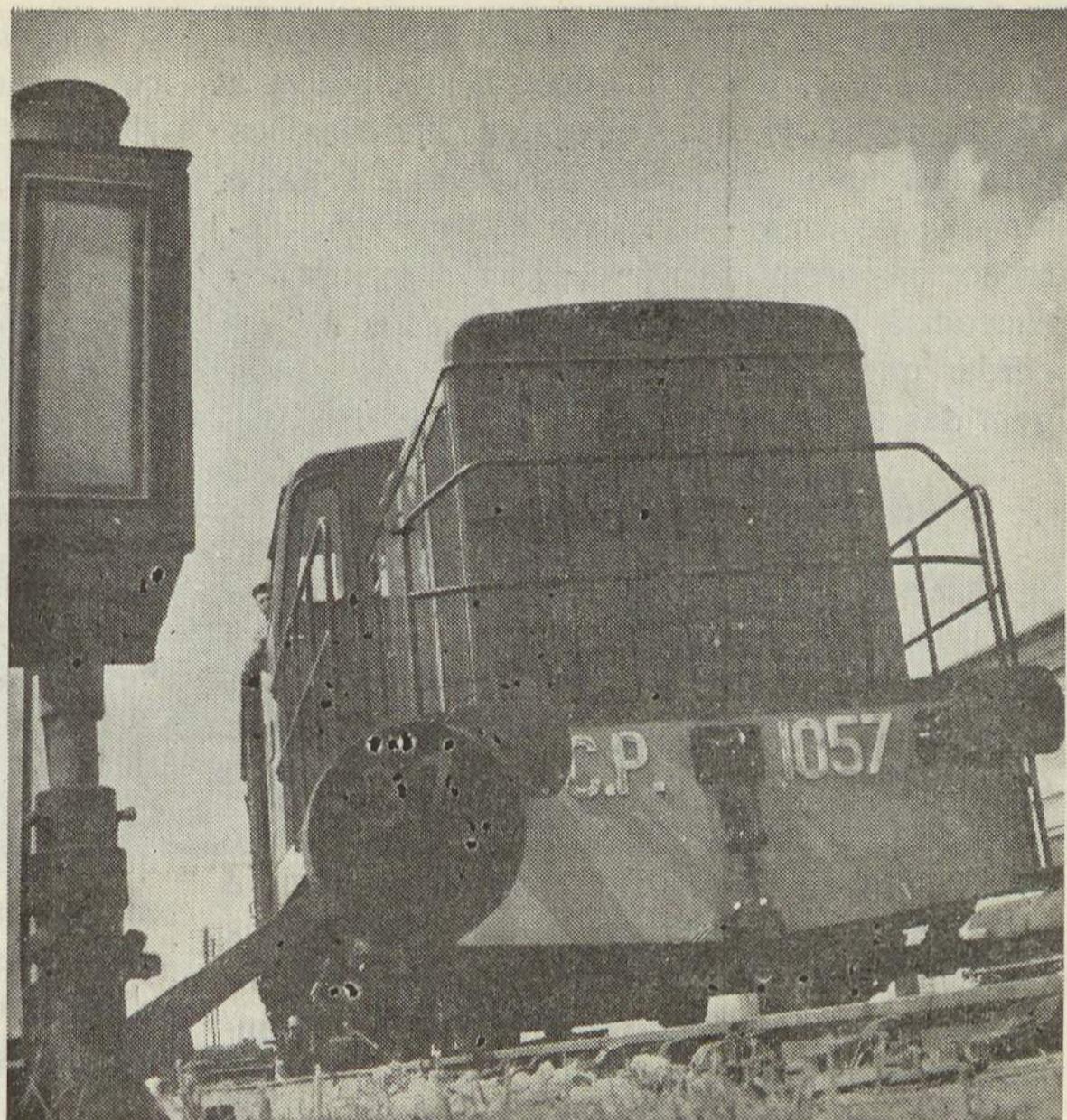
#### 2—Facilidade de condução:

Pondo de parte a transmissão mecânica que obriga sempre a uma grande prática de condução, podemos considerar o mesmo grau de facilidade tanto para a locomotiva a vapor como para a locomotiva *Diesel*.

#### 3—Grande esforço de tracção no arranque e a baixas velocidades:

Com um peso-adherente total e um binário-motor nos rodados dependente do tipo de transmissão, mas sempre elevado, a locomotiva *Diesel* tem grande esforço de tracção ao arranque e a baixas velocidades. Se a transmissão o permite, como é normal, o motor *Diesel* pode fornecer logo ao arranque, se necessário, a sua potência máxima, mantendo-a a qualquer velocidade da locomotiva em manobras.

Nas locomotivas a vapor os cilindros, por estarem directamente ligados aos rodados motores, têm a sua velocidade condicionada com a velocidade do veículo, quer no arranque quer a baixas velocidades e, por este facto, só uma pequena parte da potência máxima da locomotiva é utilizada. De uma maneira geral, podemos dizer que a potência máxima de uma locomotiva a vapor só é atingida quando o êmbolo realiza a velocidade média de 200 a 300 metros/minuto, velocidade esta dependente do estado de saturação ou sobreaquecimento do vapor. Sendo assim, e para uma locomotiva com 1,2 metros de



diâmetro dos rodados motores e 0,6 metros de curso dos êmbolos, a potência máxima só pode ser atingida às velocidades entre 38 e 57 quilómetros por hora. — Pelo que acabamos de dizer e porque a velocidade em manobras raramente vai além de 10 kms/hora, verifica-se que a potência máxima da locomotiva a vapor nunca pode ser utilizada em manobras.

Praticamente está comprovado que uma locomotiva *Diesel* executa o mesmo trabalho de manobras do que uma locomotiva a vapor com 3 a 4 vezes a sua potência.

Conclusão: Grande vantagem da locomotiva *Diesel*.

#### 4—Rapidez na entrada ao serviço:

Para que um Posto ou Depósito entregue ao serviço uma locomotiva *Diesel* poucos minutos bastam, ao passo que necessita de 2 horas para entregar uma locomotiva a vapor, tempo este necessário para o seu acendimento e elevação de pressão.

Grande vantagem da locomotiva *Diesel*.

#### 5—Suficiente independência:

Devidamente abastecida de combustível, uma locomotiva *Diesel* pode manter-se ao

serviço, e sem interrupção para abastecimento ou vistoria, uns 4 a 5 dias; a locomotiva a vapor necessita de frequentes interrupções para abastecimento de combustível e água, e limpeza de fogo. — Se tivermos em consideração os prejuízos que estas interrupções causam à Exploração, somos levados a concordar que, ainda sob este aspecto, a vantagem das locomotivas *Diesel* é grande.

#### 6 — Elasticidade na transmissão:

A elasticidade na transmissão é indispensável para absorver as reacções violentas que se dão nas manobras do material desligado de freio e frouxo de engatagem e nos arranques bruscos por condução pouco apropriada. Considera-se transmissão elástica aquela em que a ligação entre o gerador de potência e os rodados motores seja obtida por sistema elástico, como é o caso do vapor na locomotiva a vapor, ou a conexão eléctrica ou hidráulica, no caso das locomotivas *Diesel*. — Porém, só pode ser considerada uma boa transmissão elástica a que, sendo elástica, não possua grandes massas que, pela sua inércia, provoquem grandes esforços na transmissão quando das reacções violentas do material rebocado.

Sob este aspecto, só se pode dizer qual dos dois sistemas — vapor ou *Diesel* — tem vantagem, conhecido que seja em pormenor o tipo de transmissão da locomotiva *Diesel*. — Porém, a percentagem de quebra de engates em manobras pesadas, é superior quando feitas com locomotivas a vapor pela simples razão da maior massa e portanto maior inércia destas locomotivas em relação às locomotivas *Diesel* da mesma potência de manobra.

#### 7 — Facilidade de manutenção e de conservação:

Quanto à manutenção, a vantagem da locomotiva *Diesel* é bastante grande em relação à locomotiva a vapor. De facto, esta última exige normalmente:

— limpeza diária de fogo que pode ser aproveitada para abastecimento de combustível;

— abastecimento frequente de água, 2, 3 e mesmo 4 vezes em 24 horas de serviço, conforme o tipo e estado de conservação da locomotiva;

— lavagem periódica da caldeira para o que a locomotiva tem de ser retirada do serviço por um espaço de tempo não inferior a 16 horas.

Em resumo, interrupção diária da manobra durante 2 a 3 horas e retirada do serviço 2 a 3 vezes por mês para lavagem da caldeira.

A locomotiva *Diesel* de manobras apenas é abastecida de combustível uma ou duas vezes por semana conforme a capacidade do reservatório de combustível, operação esta que se faz em poucos minutos.

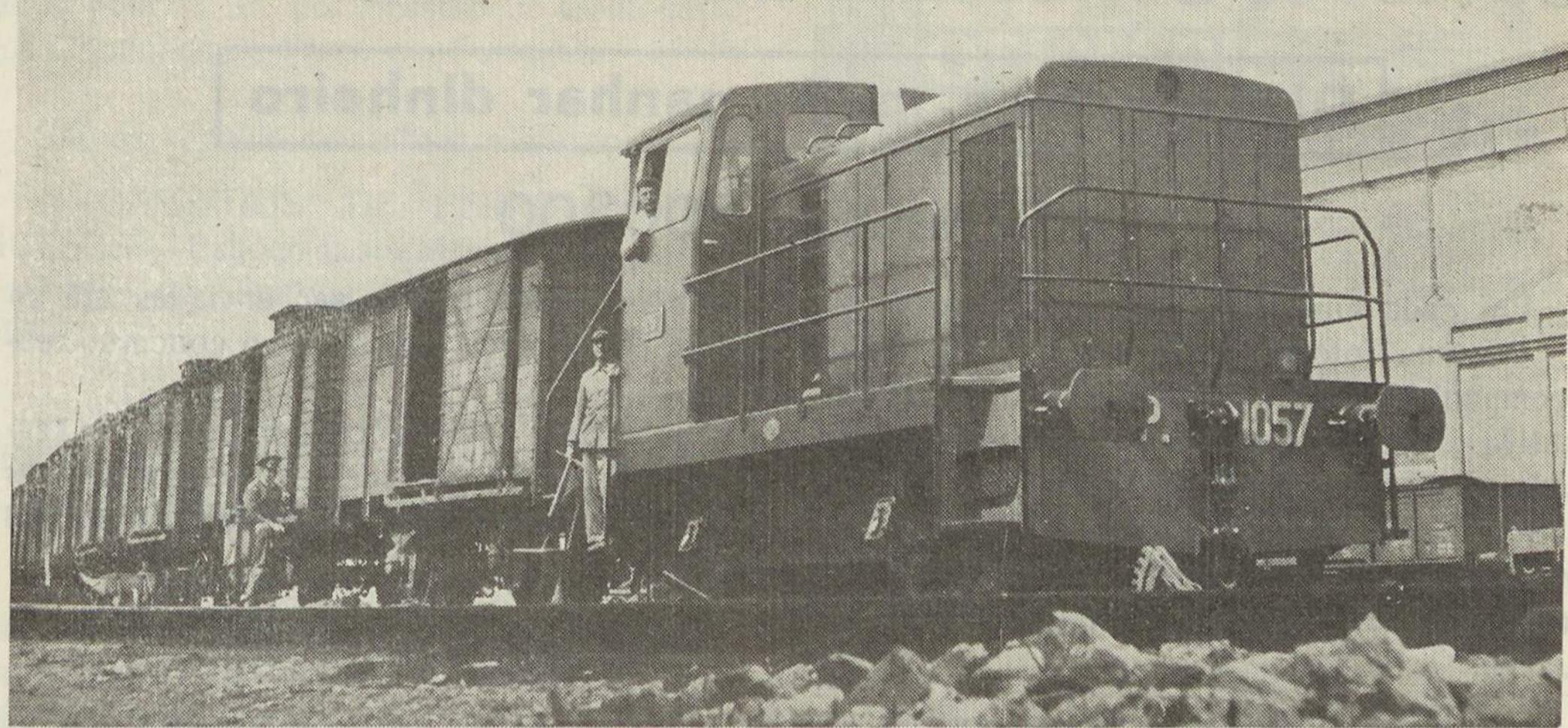
No que respeita a conservação e para não nos alongarmos em detalhada pormenorização quanto a vistorias e pequenas reparações nos Postos e Depósitos, e médias e grandes reparações nas oficinas, limitamo-nos a informar que a despesa com as locomotivas *Diesel* de manobras é em média de 12\$00 por hora de manobra, ao passo que para as locomotivas a vapor com a mesma capacidade de manobra ultrapassa 15\$00.

#### 8 — Utilização económica:

A locomotiva *Diesel* de manobras pode ser utilizada normalmente em 7.200 horas de trabalho por ano, a que correspondem 300 dias de 24 horas de serviço; a locomotiva a vapor, pela necessidade de mais frequentes e demoradas reparações (limpeza de fogo, abastecimento de combustível e água, e lavagens da caldeira), raramente poderá ser utilizada em mais do que 6.000 horas de trabalho por ano, a que correspondem 250 dias de 24 horas de serviço. — Sendo assim, cada 10 locomotivas *Diesel* de manobras substituem um parque de 12 locomotivas a vapor afectas ao mesmo serviço.

Vejamos agora a despesa por hora de manobra de cada tipo de locomotiva em condições idênticas de potência de manobra:

|                             | Loc. <i>Diesel</i><br>400 C. V. | Loc. a vapor<br>1.200 C. V. |
|-----------------------------|---------------------------------|-----------------------------|
| — Combustível               | 10 litros de gasóleo. . . . .   | 14\$00                      |
|                             |                                 | 120 Kg. de carvão . . . . . |
|                             |                                 | 60\$00                      |
| — Reparações periódicas de  |                                 |                             |
| Depósito ou Posto. . . . .  | 12\$00                          | 15\$25                      |
| — Lubrificação. . . . .     | 2\$00                           | \$75                        |
| — Água. . . . .             | -\$--                           | 1\$00                       |
| — Condução-pessoal. . . . . | <u>13\$00</u>                   | <u>13\$00</u>               |
| Total. . . . .              | <u>41\$00</u>                   | <u>90\$00</u>               |



Consideramos as locomotivas em bom estado de conservação, porque se assim não for, a desvantagem da locomotiva a vapor agrava-se sensivelmente.

Suponhamos, e por excesso, que 15% das manobras são feitas pelas locomotivas de linhas nas gares onde não há locomotivas de manobras. Teremos então 1.890.000 quilómetros feitos por locomotivas afectas ao serviço de manobras a que correspondem 378.000 horas utilizadas neste serviço e por ano.

Se as manobras fossem todas realizadas com locomotivas a vapor a despesa seria de 34.020.000\$00; se realizadas por locomotivas *Diesel* 15.498.000\$00.

Diferença a favor da locomotiva *Diesel*: 18.522.000\$00.

\* \* \*

Por tudo quanto se disse atrás se verifica que a tracção *Diesel*, em manobras, obtém para a exploração apreciáveis facilidades e grande economia.

\* \* \*

Par terminar, devemos dizer que os 35 tractores *Diesel* já em serviço, dão à C. P. uma economia anual da despesa de tracção de uns 12.500 contos e que a aquisição de mais 17 tractores elevaria aquela economia para 18.500 contos.



## NOVIDADES FERROVIÁRIAS

Os Caminhos de Ferro Britânicos vão pôr brevemente ao serviço o seu primeiro comboio-televisão. Cada carruagem está apetrechada com um ecran que projecta programas televisados emitidos do vagão-estúdio, incluído no comboio. Filmes de grande metragem vão ser apresentados nos comboios de longo curso.

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

**Divertindo-se, pode ganhar dinheiro**

**PRÉMIOS — 300\$00**

Em cada número publicará o *Boletim da C. P.* uma fotografia, de índole ferroviária, acompanhada de legenda simultaneamente instrutiva e esclarecedora. Formular-se-á, para cada uma, determinada pergunta que o leitor concorrente (sómente assinante) deverá responder, em simples postal endereçado ao **Boletim da C. P. — Estação de Santa Apolónia — Lisboa.**

As respostas devem ser enviadas até ao último dia de cada mês a que o concurso respeita.

Um sorteio entre os concorrentes com respostas certas, habilita-los-á a receber um dos 3 prémios pecuniários instituídos de 100\$00 cada.

Os resultados serão publicados.

N.<sup>o</sup>  
1



Esta estação é uma das mais típicas da nossa Rede. Serve uma cidade de tradições históricas notáveis com um passado mítico curioso. A cidade, foi a 2.<sup>a</sup> do País a beneficiar do caminho de ferro, que o alcançou em 1861. As instalações da estação só mais tarde foram construídas: em 1863. Em 1870 as linhas sofreram grande desvio para contorno de alta encosta, o que implicou modificação profunda da estação. O

E. P. (Edifício de passageiros) actual, foi construído em 1877, sendo-lhe imprimido o aspecto que mantém presentemente, em 1923. Quanto a tráfego, é importante o seu movimento. Por exemplo, em 1956, a média anual de bilhetes vendidos foi de 110 mil e a de mercadorias expedidas 17 804 toneladas (com supremacia, naturalmente, para os produtos da região: vinho e azeite).

**DE QUE ESTAÇÃO SE TRATA?**

## **«OS AMIGOS DO BOLETIM»**

Vai o «Boletim da C. P.» abrir um concurso destinado a premiar *todos os assinantes que proponham novos assinantes.*

Esta iniciativa, só possível mercê da amável deferência da Administração da Companhia — que nos ofereceu as publicações — vai permitir que, com extrema facilidade, muitos ferroviários possam enriquecer as suas bibli-

tecas com os excelentes e valiosos livros editados pela C. P. por ocasião do Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal.

São as seguintes as obras a oferecer:

— «CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES»—Esboço da sua história—pelo Eng.º Frederico de Quadros Abragão, no valor de 140\$00.

— «CEM ANOS DE CAMINHOS DE FERRO NA LITERATURA PORTUGUESA»—Também do mesmo autor, no valor de 65\$00.

— «AGENDA-CALENDÁRIO» do Boletim da C. P., profusamente ilustrada com fotografias expostas na estação do Rossio, por ocasião das cerimónias comemorativas do centenário, no valor de 20\$00.

O concurso que temos o prazer de lançar no presente número, de bases tão simples e favoráveis para todos os concorrentes, é válido até 31 de Dezembro do corrente ano e assenta nos seguintes moldes:

| <i>Propostas</i>                      | <i>Prémios</i>                     |
|---------------------------------------|------------------------------------|
| Por 6 ou mais assinaturas propostas   | — 1 livro da História dos C. Ferro |
| Por 4 a 5 assinaturas propostas . . . | — 1 livro dos C. F. na literatura  |
| Por 1 a 3 assinaturas propostas . . . | — 1 Agenda do Boletim.             |

Os interessados deverão para o efeito enviar directamente as suas propostas para «Concurso dos Amigos do Boletim»—Direcção do Boletim da C. P.—Estação de Santa Apolónia—Lisboa.

**Os 2 primeiros prémios, ou sejam os constituídos por livros, apenas poderão ser atribuídos uma só vez ao mesmo concorrente.**

Este certame, para além da propaganda que possa constituir para o Boletim, revela bem o nosso propósito de corresponder ao bom acolhimento que entre os numerosos leitores a revista tem merecido.

Satisfaz-nos a certeza de que esta iniciativa por todos vai ser bem compreendida e recebida com simpatia e interesse.



O Eng.º Artur de Campos Henriques, Subdirector reformado da C. P., foi nomeado representante da Companhia no Conselho de Administração da Empresa Geral de Transportes.

— Foi superior a 54 000 a quantidade média de refeições servidas em cada mês de 1956 pelas 6 cantinas do Pessoal da C. P.. A cantina do Barreiro foi a que mais comensais teve.

— Tomaram posse os novos corpos gerentes do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Norte de Portugal (Of. e Arm. Ger.) para o triénio 1957 / 59: Presidente: José Rodrigues Valverde; Secretário: José Romão de Brito; Tesoureiro: Manuel Pereira Maia; 1.º Vogal: Eugénio Passos Dinis; 2.º Vogal: Saúl Correia dos Santos.

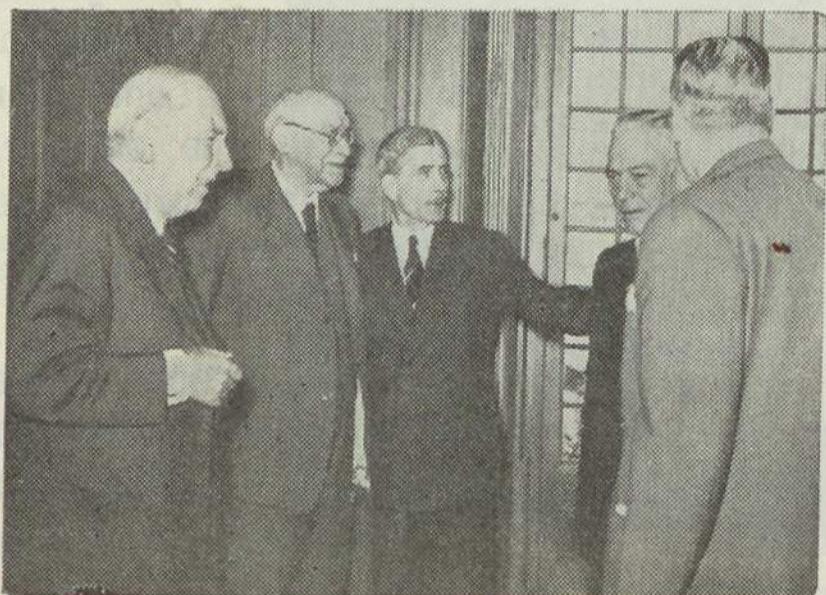
— Em fins de Maio, realizou-se em Braga, no Grande Hotel do Elevador, no Bom Jesus, um almoço de confraternização dos antigos ferroviários das linhas do Estado, com a participação de 131 convivas e que decorreu muito animado. Os seus organizadores ofereceram à Casa do Gaiato, do Padre Américo, 495\$00 — saldo das despesas da festa.

— Um grupo de ferroviários propõe-se realizar no Ateneu Ferroviário uma exposição filatélica sómente reservada a agentes do caminho de ferro. A Comissão pede a colaboração dos colegas interessados que, para o efeito, se podem dirigir à Direcção do Ateneu Ferroviário — Rua de S. Pedro de Alcântara, 45-1.º, Lisboa.

## CORRIGENDA

Por erro de paginação, que muito lamentamos, saíram trocadas, no último número do «Boletim», as páginas n.ºs 7 e 8, de que resultaram soluções de continuidade nos discursos publicados.

Solicitamos o perdão de todos os nossos leitores — que, decerto, intelligentemente, notaram e prontamente desfizeram a troca havida.



# Automotoras para o Algarve

Com grande regozijo do povo algarvio foram inauguradas, em fins de Maio passado, as novas carreiras rápidas diárias de automotoras entre Lisboa e Vila Real de Santo António.

A casa do Algarve festejou largamente o feliz acontecimento — que tanto se deve à sua iniciativa — fazendo com que a marcha inaugural fosse apoteóticamente recebida pelas populações ao longo de todo o extenso percurso. Mais ainda, os seus representantes resolveram, numa manifestação que muito nos sensibilizou, agradecer à Administração e Direcção da Companhia o benefício que o novo serviço constitui. Desse regozijo, é flagrante demonstração as gravuras que inserimos.

Com o novo serviço — que mais estreita a capital ao sul do país — muito se congratula também a C. P. porque além do mais, isso inequivocamente atesta que a Empresa mantém bem viva a máxima que superiormente comanda toda a sua actividade e de que tanto e tanto se orgulha em ter por lema fundamental: Bem servir.



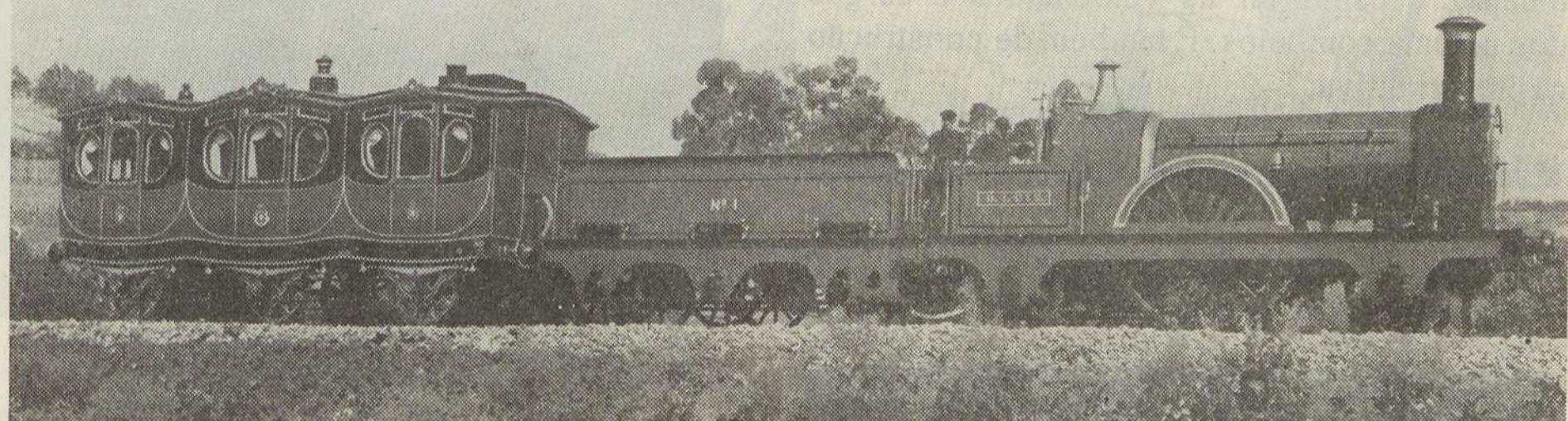
1 — A chegada ao Barreiro.

2 — Entrega de flores ao Director-Geral da C. P.

3 — Cumprimentos à Administração da Companhia, na Calçada do Duque.

4 — Cumprimentos à Direcção-Geral, em Santa Apolónia.

5 — Aspecto da estação do Barreiro à chegada da primeira automotora.



## A NOSSA CAPA

# O Comboio mais antigo de Portugal

NAS festivas comemorações com que a C. P. inaugurou a tracção eléctrica na sua rede, o mais antigo comboio existente em Portugal figurou como grande «vedeta».

Constituído por 3 unidades: máquina, furgão e salão — esteve primeiramente patente ao público na estação do Rossio, onde lado a lado com uma composição eléctrica proporcionava pitoresco contraste. Numerosos convidados e muito público afluíram ao Rossio para o ver e admirar.

Mais tarde, entre os aplausos de muitos assistentes e após entrevistas à Rádio e Televisão dos tripulantes, o velho comboio partiu de Lisboa-R. para Santa Apolónia, vencendo com lentidão o mesmo trajecto, hoje electrificado, onde há cem anos circulou o primeiro comboio a vapor. Essa marcha traduzia, simbolicamente, a despedida da tracção a vapor nas linhas electrificadas.

No dia seguinte, na estação do Carregado entre fartos aplausos de numerosos espectadores, o curioso comboio abriu o magnífico desfile que naquela estação teve lugar, perante o Chefe do Estado, conforme em número anterior noticiámos.

Eis a «ficha técnica e histórica» desse comboio que é constituído com o material mais antigo que ainda existe:

A **máquina**, que tem o n.º 1, foi adquirida no reinado do Rei D. Luís e por esse

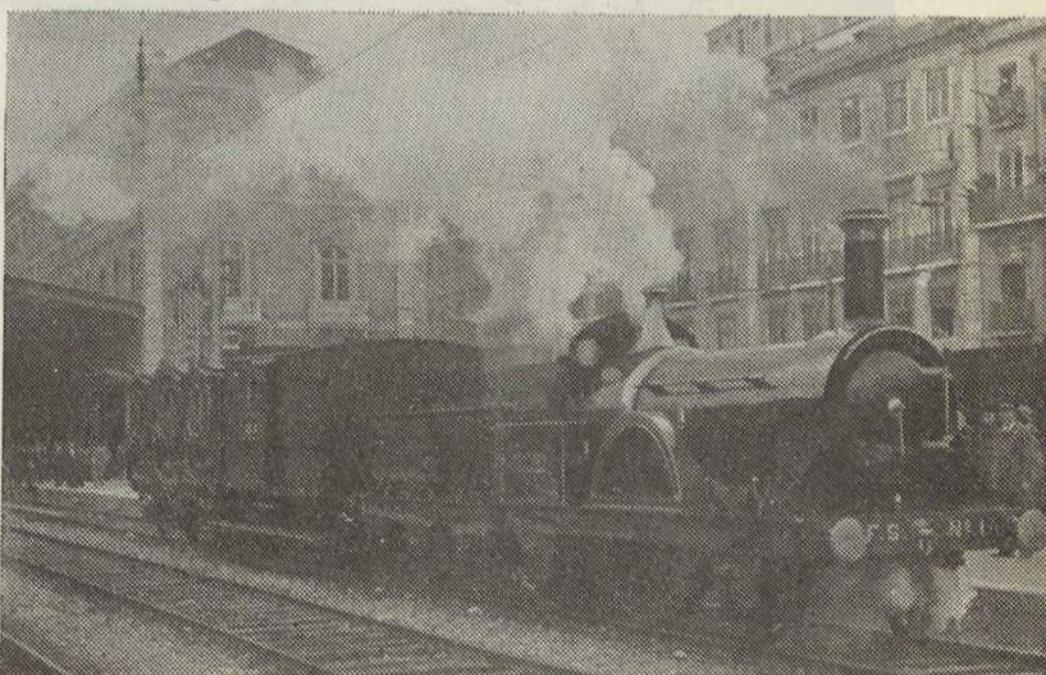
motivo tinha o seu nome, que ainda hoje mantém. As locomotivas nesses tempos, eram designadas por nomes e por números.

Foi construída em 1862 em Inglaterra, pela casa Beyer Peacock e tem figurado como ornamento nos catálogos dessa casa, por ser das mais antigas lá construídas.

Tem um único eixo motor com rodas de 2<sup>m</sup>,133 de diâmetro; as rodas livres têm 1<sup>m</sup>,190. Trata-se pois de um tipo de construção inteiramente posto de parte há muitas dezenas de anos e que apresenta hoje um aspecto assaz curioso.

Já depois de estar em desuso, ainda se mantinha esta máquina em serviço dos comboios reais, nas linhas do Sul e Sueste.

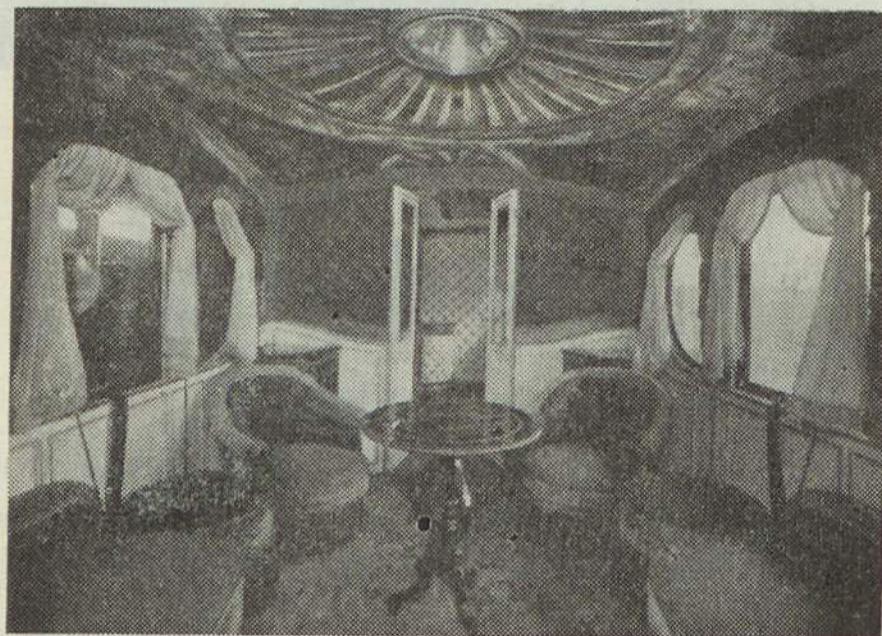
O **furgão** que faz parte da mesma com-



A partida de Lisboa para o Carregado

posição, é o mais antigo que a C. P. possui. Foi construído em 1888, em França, nos Ateliers Metropolitains. Já não faz serviço por incapaz de suportar as velocidades e cargas dos actuais comboios. É também de construção muito primitiva.

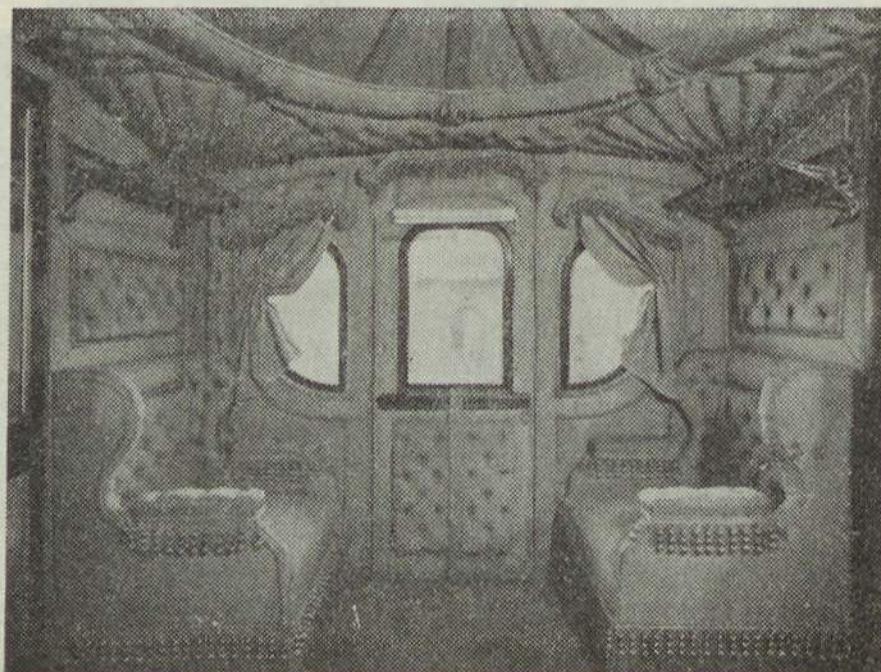
O **salão** é conhecido por salão Dona Maria Pia, por o pessoal se ter acostumado a ver esta rainha servir-se dele e ser tradição que lhe foi oferecido, por ocasião do seu casamento, pelo rei Humberto I de Itália.



Aspecto interior do luxuoso salão real

Foi construído na Bélgica, na Compagnie Générale de Matériel de Chemins de Fer, em 1858. Interiormente é todo estofado e decorado com sofás «capitonés» e linda mobília de embutidos, como se usava naquela época. A sua configuração exterior lembra os antigos coches e quando se abrem as portas, desdobram-se dois degraus que facilitam o acesso.

Era o salão real das linhas do Sul e Sueste e prestou esse serviço até 1908, data em que, rebocado pela locomotiva D. Luiz, trouxe a



Outro aspecto do interior da carruagem-salão

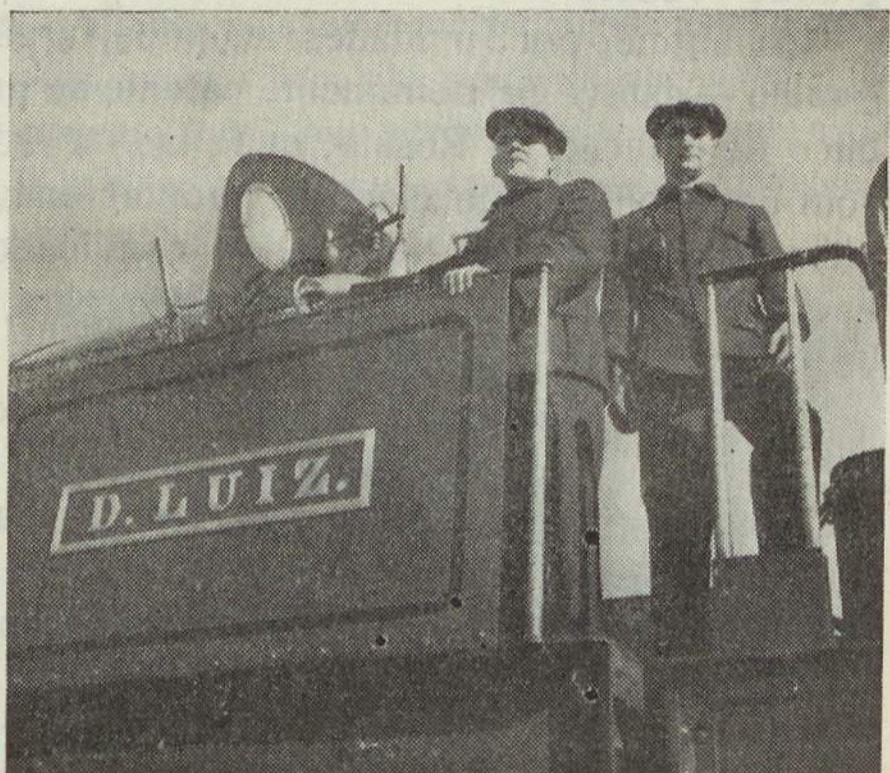


O Rei Humberto de Itália acompanhado pelo Director-Geral da C. P. visitou os comboios expostos na estação do Rossio

família real de Vila Viçosa para Lisboa, em Fevereiro, na sua última viagem. Entre outros passageiros ilustres, viajou nele o rei Afonso XIII de Espanha, a-que da sua visita a Portugal.

A velocidade máxima deste comboio é de 30 km/h. — velocidade que, na época em que prestava serviço, se tinha como muito alta!

O mais antigo comboio de Portugal, após

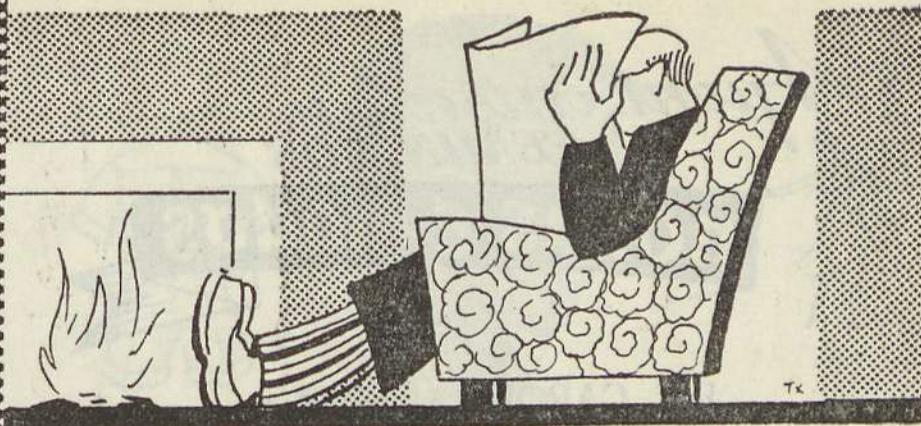


A tripulação da máquina D. Luiz: Anacleto Barroso, maquinista e Armindo Bexiga, fogueiro

esta curta mas aplaudida apresentação a público, foi já desmembrado recolhendo cada veículo a seu depósito, no Barreiro, Cruz da Pedra e Santarém.

Quando se fizer o Museu ferroviário que se projecta realizar, o antigo comboio nele ocupará certamente lugar de honra, para curiosidade e gáudio de todos quantos se interessam pelas coisas do caminho de ferro.

# *talvez não saiba que...*



Condensado por JOSÉ JÚLIO MOREIRA

■ Na estação de Munique, na Alemanha, os «taxis» podem formar bicha ao longo da composição do comboio.

Trata-se de uma excelente medida, muito cómoda para os passageiros. Vai ser posta em prática em todas as estações da Alemanha Ocidental.

■ *Admite-se que o Sol existe há sete milhares e meio de milhões de anos.*

*Está calculado que perde, em cada segundo, quatro milhões de toneladas da sua energia vital.*

*Se as perdas continuarem em tal proporção, pensa-se que o astro-rei poderá durar ainda mais quinze triliões de anos.*

■ O café só foi introduzido na Europa no ano de 1654. Mas, anteriormente, já era conhecido no Oriente.

É originário da Etiópia.

■ *As obras para a construção do Canal de Suez exigiram a remoção de 400 milhões de metros cúbicos de terra.*

*Foi inaugurado oficialmente em 17 de Novembro de 1869.*

*É curioso notar que a Inglaterra pagou, então, uma importante quantia à Companhia proprietaria, para que o primeiro navio a atravessá-lo fosse inglês.*

■ Em Londres vendeu-se já um milhão de discos do «Rock around the clock».

Bateu o recorde de «O Terceiro Homem», que foi de novecentos mil discos.

■ *Em Stalino e noutras cidades mineiras do Don, na Rússia, tem-se verificado que a juventude vai, com frequência, à missa.*

*É curioso e significativo o facto de os dirigentes do partido comunista terem mandado proceder à organização de bailes*

*em frente das Igrejas católicas, precisamente à hora dos ofícios religiosos.*

■ O americano Donald Cambell (vencedor do record de velocidade sobre água) equipou o seu barco «Pássaro Azul» com comandos eléctricos.

Espera, assim, atingir a velocidade de 460 km por hora!

■ *Numa igreja ortodoxa de Los Angeles (E. U. A.) instalaram, recentemente, um gira-discos automático.*

*Por 15 céntimos, ouve-se uma cantiga; por 17 céntimos, um sermão.*

■ Uma criança nasceu, quando a mãe voava num dos aviões da «Companhia Aérea El Al». Puseram-lhe o nome de Brigitte Fangl.

Pois a Direcção da empresa mandou dar de presente, para a recém-nascida, um passe de livre circulação aérea, válido por toda a sua vida.

■ *Uma fábrica francesa acaba de produzir um aço poroso, que deixa passar o fumo de cigarro.*

*Permitirá construir aviões destinados, pela sua vertiginosa velocidade, a ultrapassar o «muro do calor».*

■ Na Alemanha, procede-se à criação de uma linha aérea turística interna, utilizando aviões «Fieseler-Storch». Estes vencem percursos de 1.000 km, com a velocidade de 200 km à hora, transportando 4 passageiros.

O curioso é que os voos são feitos a baixa altura, seguindo o traçado das auto-estradas.

■ *Imitando Yul Brynner (galã americano, de crânio rapado, que começou a aparecer, entre nós, no filme «O Rei e Eu»), uma centena de estudantes da Universidade americana de Illinois, rapou também a cabeça à navalha,*

Por CAROLINA ALVES

**Mãe**

Grande e nobre é a missão de mãe!...

Colaboradora consagrada do Criador na Obra-Prima da existência humana — a mãe é, por excelência, a fonte da fecundidade e da exuberância da vida, onde florescem as mais preciosas e belas virtudes.

— Sol abençoado que ilumina o mundo do homem e chave da família, da sociedade e da moral!

Dela emana a luz, o carinho, o amor e a abnegação que nos enchem a alma.

Como é entercedora a canção angélica da sua voz, ao embalar amorosamente o filhinho no berço!

Que doce o seu olhar e que infinita ternura há no seu beijo!...

Mártir que, tanta vez, a Deus se oferece para resgatar a culpa filial e nossa intermediária milagrosa a quem a Virgem-Mãe suaviza, perfuma e sublima as lágrimas...

O órfão e o enjeitado conhecem bem a dor de enfrentarem a aspereza do mundo sem o seu amparo e a sua protecção.

Pobre de quem não tem mãe!

**Mãe**

Mãe, doce nome que diz:

Amor, carinho e ternura...

Não sabe quanto é feliz,

Nem qual a sua ventura,

Quem na vida sempre a tem

Por eterna companheira;

Que lembra a VIRGEM também

Tanto cuidado e canseira...

Pra ver o seu ideal,

Durante a vida caminha,

Com coragem sem igual

Pra filha tornar rainha.

Mesmo quando é desprezada,

Ou sofrendo a ingratidão,

Traz a filha encomendada

Dentro do seu coração.

Oh! ser mãe .. é ter nobreza!

É graça que Deus concede.

É ser santa com certeza,

Que por todos a Deus pede!

**Curiosidades**

Está muito em moda o «rabo do cavalo» e, possivelmente, algumas meninas que o usam julgam tratar-se de uma invenção ultra-moderna. É curioso saber



SOLICITUDE MATERNA  
(Quadro a óleo de Bouguereau)

que existem moedas com o cunho do ano 177 (era cristã) que representam uma efígie de mulher penteadas, exactamente como algumas raparigas da nossa época, o que prova que o famoso «rabo de cavalo» conta apenas 1779 primaveras.

— AO QUILO — No estado indiano de M... os homens compram as mulheres. O preço varia segundo o número de quilos da esposa escolhida. Em relação à nossa moeda, cada quilo custaria cinquenta escudos; portanto, uma esposa de peso normal (55 kg.) vale aproximadamente dois mil setecentos e cinquenta escudos.

Mas que lamentável atraso!...

**Alfaces recheadas e estufadas**

Escolhem-se folhas largas de alfaces tenras e escaldam-se com água fervente. Recheiam-se depois, uma por uma, separadamente, com um picado de

carne bem temperado e ligado com gema de ovo e um pouco de farinha de trigo para ligar, tal como é uso fazer para croquetes ou almôndegas. Atam-se e levam-se a guisar com um leve refogado feito com cebola picada, salsa picada, coentros picados, cenouras picadas e manteiga. Rega-se com água na quantidade precisa, tempera-se com o sal necessário e serve-se quente depois de retirados os fios.

### **Salsichas para o almoço**

Cozem-se separadamente, em água temperada com sal, ervilhas tenras e batatas.

Escorrem-se as ervilhas, temperam-se com manteiga e sumo de limão, e conservam-se quentes.

Pelam-se as batatas, cortam-se em pedaços pequenos e salteiam-se em bastante manteiga, salsa muito picada e um pedacinho de casca de limão, cortada fina.

Picam-se as salsichas com um alfinete e salteiam-se rapidamente em manteiga.

Deitam-se as ervilhas numa travessa aquecida, cobrem-se com as batatas, colocam-se em volta as salsichas, rega-se tudo com a manteiga da fritura das salsichas e serve-se sem demora.

### **Vitaminas e calorias das nozes**

É muito apreciável a dose de calorias que as nozes fornecem ao nosso organismo, por isso se recomendam nas nossas refeições diárias, especialmente no Inverno e em estado de grandes dispêndios de energias.

Quanto a vitaminas, as nozes contêm as seguintes:



Vestidinho de tecido leve para menina



A — Recomendada para o crescimento, bom estado do aparelho visual e resistência às doenças.

B1 — Importante para o bom apetite e equilíbrio dos nervos.

B2 — Indispensável para a assimilação geral e, por conseguinte, para o equilíbrio nutritivo.

C — Que garante a estabilidade sanguínea, as secreções internas e anti-escorbútica e destruidora dos tóxicos.

E — Indicada nos casos de gravidez e desequilíbrios nervosos de carácter sexual.

*Onde quer que os homens encontrem uma região a explorar, o comboio estende-se até lá, arrastando consigo novas povoações e novas actividades.*



## Viagem dos Ferroviários Portugueses à Alemanha Ocidental

No «Sud-Express» do dia 29 do mês findo, partiu o primeiro grupo de participantes da excursão de ferroviários portugueses à Alemanha Ocidental, organizada pelo «Boletim da C. P.».

Depois de um dia de paragem em Paris e de uma visita de algumas horas a Estrasburgo, os excursionistas chegarão à primeira cidade alemã incluída no itinerário: Heidelberg, centro de cultura, fascinante escrínio de arte dentro duma das mais belas paisagens germânicas. Pela mesma ordem, Francfort, célebre e sugestiva, evocar-lhes-á a lembrança do maior poeta da língua alemã: Goethe. Deixando esta cidade, acolhê-los-á a encantadora estância termal de «Wiesbaden», e, em seguida, Mogúncia a cujo nome anda ligado o nome de Gutemberg, inventor da imprensa.

Dali, descerão, de barco, o Reno evocador de lendas poéticas e românticas, de cujas margens espreitam castelos milenários, ruínas que remontam ao tempo dos romanos, rochedos que parece ameaçarem o rio, como esse lendário «Loreley» que lhes trará à imaginação épocas guerreiras e longínquas.

Em Bona, cidade universitária e capital da República Federal, onde ainda existe um castelo da era romana, visitarão, decerto emocionados, a casa onde nasceu esse gigante da arte dos sons, que se chamou Beethoven.

E, por último, Colónia, rodeada de parques e jardins nas duas margens do Reno, com restos de monumentos e de fortificações a atestarem a antiquíssima dominação romana, mostrar-lhes-á a sua imponente e magnífica Catedral gótica do século XIII.

Mas a viagem não tem seu termo na Alemanha.

Os excursionistas visitarão ainda, na Holanda, a curiosíssima cidade de Amsterdão, e Volendam e a ilha de Marken, típicas povoações de pescadores.

De novo atravessando fronteiras, deter-se-ão em Bruxelas, cujos monumentos mais notáveis serão visitados.

E, passando da Bélgica à França, já no regresso a Portugal, mais umas horas lhes serão concedidas para matarem saudades de Paris, a sempre aliciante capital do mundo.

Finalmente, no dia 14 do corrente, estarão de volta a Lisboa, também no «Sud-Express», depois de realizada mais uma viagem maravilhosa.

## Mais dois grupos de ferroviários franceses visitaram o nosso país

Prosseguindo no programa de visitas ao nosso país, iniciativa que se deve à «Association Touristique de Cheminots», estiveram entre nós mais dois grupos

de ferroviários franceses: — o terceiro e o quarto da série deste ano.

No dia 6 de Maio último chegou o terceiro grupo (o primeiro da Região Leste da A. T. C.) constituído por 31 pessoas, funcionários das mais diversas categorias, entre os quais nos é grato registar a presença do Sr. Engenheiro Bruno, Chefe do 6.º «Arrondissement» da Região Leste da S. N. C. F.. Chefiava-o uma senhora: Mademoiselle Brasseur.

As visitas a vários pontos da capital foram a repetição das visitas realizadas pelos grupos que vieram anteriormente. Assim, também estiveram à noite num restaurante típico (a Adega Mesquita) ouvindo fados e guitarradas. O ambiente, para eles inédito, a decoração da casa com cenas de touros e toureiros, incluindo a cabeça do primeiro touro morto por Manuel dos Santos, a música dolente e o característico das canções, despertaram sensação.

Outro dia foi reservado ao circuito da Arrábida que, a começar nos contrastes do Portinho, de águas límpidas e transparentes e vegetação a descer até à praia, é uma das mais belas paisagens da maravilhosa terra portuguesa. Os nossos camaradas mostraram-se encantados e sensivelmente gratos à gentileza da gente lusa, em especial à cordial recepção da Comissão Municipal de Turismo de Setúbal, que lhes ofereceu doces e vinhos da região.

No dia seguinte, os monumentos de Évora — o Templo de Diana, a Catedral, a igreja de S. Francisco com a Capela dos Ossos, a Praça do Geraldo, a capela de S. Brás — e os palácios brancos e as ruas de casas brancas no silêncio da tranquila e vetusta cidade alentejana, foram outra fonte de agrado para os visitantes.

Na Real Companhia Vinícola do Norte de Portugal e na Companhia Agrícola Ferreirinha os visitantes foram obsequiados com vinho do Porto. A mesma gentil recepção lhes foi proporcionada numa fábrica de conservas de sardinhas que visitaram em Leixões.

Este grupo deixou Portugal no dia 15 do mesmo mês, penhorado com o acolhimento que lhe foi feito.

O quarto grupo chegou a Lisboa no dia 15 também do mês de Maio. Os seus componentes pertencem à Região Oeste da A. T. C. que, pela primeira vez, promoveu uma excursão a Portugal. Chefiou-a o Sr. Thibault, que em Julho do ano passado confraternizou no Grinzing, em Viena, com o segundo grupo de ferroviários portugueses de visita à Áustria.

Mais uma vez se fez o roteiro do costume na capital e arredores, com a variante de se terem afastado até Mafra, cujo grandioso Mosteiro admiraram, e até à Ericeira, vila tão característica com as suas três praias, o seu porto de pesca e as suas casas no alto das Falésias, mirando o mar.

Também estiveram em Évora; mas foi esta a razão determinante da sua vinda a Portugal: assistirem em Coimbra aos buliçosos festejos da queima das fitas.

Tendo ficado instalados em Penacova (a estrada desta vila até Coimbra, à beira do Mondego, é um deslumbramento), tanto os interessou a festa dos Estudantes, que deliberaram voltar de futuro, em viagens que chamarão «Coimbra e a festa dos estudantes». O Sr. Thibault acompanhará um grupo [da sua região.

No Norte também o itinerário variou. Pela primeira vez os nossos visitantes foram a Viana do Castelo e ao Santuário de Santa Luzia. O espectáculo da cidade vista de cima, do Monte, as bucólicas margens do Lima e o pitoresco da região agradaram-lhes sobremaneira.

E, no dia 24 do mesmo mês, lá se foram a caminho de França levando as melhores e mais gratas lembranças de Portugal e dos portugueses.

Não fecharemos esta notícia sem dizer que foi o Sr. Le Boisy quem acompanhou o primeiro grupo francês, aquele que iniciou as visitas deste ano; e que foi a uma senhora, Mademoiselle Baudier, chefe da Secção de Dijon da A. T. C. a quem entregaram a chefia do segundo grupo. Um facto interessante: duas senhoras foram chefes de grupo.

Da amável correspondência que nos foi dirigida por Mademoiselle Baudier sabemos que ainda este ano, em Setembro, voltará a Portugal com um grupo de ferroviários de Dijon.

Muitos outros participantes destes grupos excursionistas nos têm escrito manifestando-nos o seu reconhecimento e confessando o entusiasmo por tudo quanto de belo e notável lhes foi dado admirar.

## Ecos da viagem à Austria efectuada em 1956

Conhecemos novos países, estarmos em contacto com povos diferentes (com os seus costumes e a sua psicologia) e podermos considerá-los fraternalmente, é uma das grandes alegrias que as viagens nos proporcionam. E é também o melhor ensinamento, que eliminando as fronteiras, o nosso espírito pode colher das lições da história. Aquilo que, à distância, nos parece inacessível, confuso e incompreensível, torna-se claro e natural de tal modo, que chegamos a espantar-nos de não termos pensado já que os homens afinal, em qualquer parte do mundo onde se encontram, podem ser amigos. Para que os uma a compreensão e a estima é necessário que se conheçam. Eis a grande virtude dos intercâmbios turísticos e culturais.

Quando em 1956 os excursionistas ferroviários portugueses se encontraram à noite em Grinzing nos arredores de Viena, uma surpresa os aguardava.

Grinzing é o arrebalde mais frequentado por estrangeiros. Junto das colinas plantadas de vinhedos que produzem vinhos famosos, existem restaurantes típicos ou «Heurigenschenken» (tabernas de «Heuriger» cuja tradução é *vinho novo*) os quais estão, para nós, em relação aos retiros onde se canta o fado. Mas (é uma opinião pessoal) enquanto o fado é uma canção arrastada, nostálgica e dolente, as canções vienenses mesmo as de «Heuriger», embora românticas e melancólicas, não entristecem.

Um quarteto composto de primeiro e segundo violino, viola e acordeão, executa a bela música de Strauss, Lanner, Franz Lehar e tantos outros. Os próprios músicos se acompanham cantando canções populares.

Nessa noite, pois, sentados à volta dum grande mesa ao ar livre, debaixo de árvores frondosas, a alegria e o entusiasmo subiu ao auge.

Os minúsculos chapelinhos tirolese vendidos no próprio recinto por uma risonha mulher, e que logo passaram a ornamentar as nossas cabeças, e a música embaladora, foram o prólogo da festa improvisada. Com os excursionistas encontravam-se uma genial senhora de trepidante e comunicativa vivacidade, e seu marido, funcionário da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro Austríacos, adstricto ao Turismo, Aton Feller, que 1954 acompanhou um grupo de 165 ferroviários austríacos vindos a Portugal para assistirem ao encontro Portugal-Austria em futebol.

Coincidindo com a nossa presença, apareceu ali também um grupo de colegas espanhóis constituído na maioria por gente nova.

Junto dos portugueses, que os acompanharam em coro, os músicos tocaram e cantaram a nossa bela canção que com o nome de «Avril au Portugal» tem dado a volta ao mundo. Seguiram-se valsas vienenses. Portugueses e espanhóis dançaram como se se conhecessem há longos anos. Os que ficaram sentados marcaram num movimento ondulante, de braço dado, o ritmo musical. E, quase freneticamente, a senhora austríaca dançou czardas com um português que, se não conseguiu imitar-lhe a elegância de movimentos, chegou a ser quase frenético também...

Mesmo para alguns portugueses circunspectos a alegria foi contagiosa.

Já no final, uma checoslovaca convidada pelos portugueses e espanhóis e acompanhada pelos músicos, cantou algumas canções de Viena.

E assim terminou a noite memorável no restaurante típico do Grinzing.

Arminda Gonçalves



A interessante máquina alemã de imprimir bilhetes da A. E. G., que em regime experimental, e com resultados satisfatórios, está ao serviço da C. P. nas bilheteiras de tranvias da estação do Rossio. Na foto vêem-se os srs. Eng. Hans Küller, Director da A. E. G., drs. Cândido dos Reis e Élio Cardoso e Inspector Alberto Matias.

# REDESSOAL

## PROMOÇÕES

### VIA E OBRAS

*A encarregado de obras de 2.ª cl. — José Sequeira Bica e Manuel Gomes da Costa.*

*A Engenheiro Ajudante — Jaime Júlio Henriques Menezes e Vasconcelos e Eduardo António da Costa Ferrugento Gonçalves.*

*A Chefe de Distrito — António Pinto da Silva.*

*A Subchefe de distrito — Américo Courelas, João José, José Pereira e Manuel Paiva da Cunha.*

## REFORMAS

*Manuel de Assunção — Chefe de estação de 3.ª classe de Barca de Alva.*

*António Ribeiro Góis — Chefe de estação de 3.ª classe de Santana Ferreira.*

*Manuel dos Reis Melgaz — Factor de 1.ª classe de Cuba.*

*Américo Nunes Moura — Factor de 1.ª classe de Vale de Prazeres.*

*Vitorino Coelho da Rocha Freitas — Telegrafista principal de Ermesinde.*

*Casimiro Peixoto — Factor de 2.ª classe de Crestins.*

*Augusto Marques Martins Neves — Factor de 3.ª classe de Santa Comba Dão.*

*Adelino Soares Ferreira — Fiscal do pessoal de revisão de bilhetes de Campanhã.*

*Álvaro Dias Pereira — Condutor de 1.ª classe de Alfarelos.*

## AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



*Manuel António Candeias — Chefe de estação de 3.ª classe em Vila Nova. Admitido como eventual em 23 de Março de 1917, foi promovido a factor de 3.ª classe em 28 de Novembro de 1919, a factor de 2.ª classe em 6 de Março de 1925, a factor de 1.ª classe em 31 de Maio de 1926 e a chefe de estação de 3.ª classe em 1 de Julho de 1947.*



*Manuel Augusto da Silva — Fiscal de revisores de bilhetes na 3.ª zona em Barreiro. Admitido como auxiliar administrativo em 22 de Março de 1917, nomeado aspirante em 21 de Junho de 1919, foi promovido a factor de 3.ª classe em 26 de Fevereiro de 1925, nomeado revisor de bilhetes de 3.ª classe em 1 de Janeiro de 1928, a revisor de 2.ª classe em 1 de Fevereiro de 1928, a revisor de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1944, e a Fiscal de revisores de bilhetes em 1 de Janeiro de 1950.*



*Anastácio Pinto Moreira — Agulheiro de 2.ª classe em Marco. Admitido como assentador auxiliar em 27 de Março de 1917, nomeado carreçador em 5 de Maio de 1924, foi promovido a agulheiro de 3.ª classe em 19 de Janeiro de 1926, e a agulheiro de 2.ª classe em 1 de Outubro de 1955.*



*António Pereira Barbosa — Servente de 1.ª classe em Campanhã. Admitido como carregador eventual em 14 de Março de 1917, foi nomeado agulheiro de 3.ª classe em 7 de Dezembro de 1923. Em virtude do A. C. T., passou a servente de 1.ª classe em 1 de Julho de 1955.*



*Rosa Rita de Jesus — Guarda de P. N. de 1.ª classe em Espinho. Admitida como Guarda de P. N. em 16 de Setembro de 1917. Em virtude do A. C. T., passou a G. P. N. de 1.ª classe em 1 de Julho de 1955.*



*Bernardino Pinto Moreira — Telegrafista principal em Campanhã. Admitido como praticante em 20 de Março de 1917, foi promovido a factor de 3.ª classe em 9 de Julho de 1917. Depois de transitar por outras categorias foi promovido a telegrafista principal em 1 de Setembro de 1945.*

# AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



*Maria Afonso* — guarda de 1.ª classe do distrito 403 (Ermezinde). Em 1/11 1956 (feriado), encontrando-se de folga, encontrou um carril partido ao km 9,847-Douro. Dirigi-se imediatamente ao telefone da P. N., pedindo à estação de Ermezinde para avisar o chefe do distrito.

*José Joaquim Brilhante* — sub-chefe do distrito 403 (Ermezinde). Quando se dirigia para o trabalho verificou que se encontrava um carril partido ao km. 27,900-L. de Guimarães, o qual interrompia a circulação dos comboios pelas duas vias, visto tratar-se de linha algaliada. Tomou prontamente as providências que o caso requeria, permitindo que a circulação dos comboios não sofresse atraso.



## Actualidades ferroviárias



O Director-Geral da C. P. entregou recentemente aos factores de 2.ª cl. Arnaldo Waldemar da Silva (Famalicão) e Luis da Silva (Torres Vedras) os diplomas de 1.º prémio e de mérito, com que respectivamente, no último concurso de instrução profissional, foram distinguidos.

## Sumário

Em frente...

Um aniversário, pelo Eng. Manuel Pinto Osório

A nação, o espírito e a alma popular perante o Caminho de Ferro — Triptico de realidades de que a recente electrificação é prestigioso exemplo, pelo Eng.º Carlos Manitto Torres

A tracção no serviço de manobras, pelo Eng. Vasco Viana

Novidades ferroviárias

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

Noticiário diverso

Corrigenda

Automotoras para o Algarve

O Comboio mais antigo de Portugal

Talvez não saiba que .. condensado por José Júlio Moreira

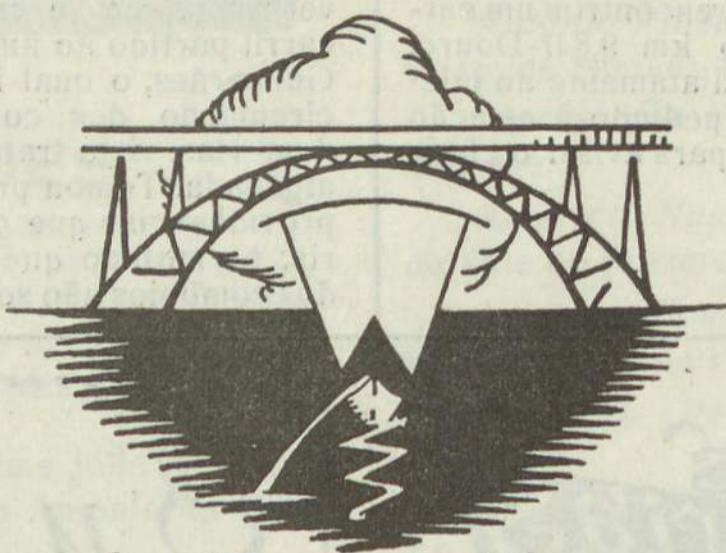
Apontamentos femininos — Notas e Modas, por Carolina Alves

Delegação turística dos ferroviários

Pessoal

Actualidades ferroviárias

**NA CAPA:** A locomotiva D. Luís — a mais antiga existente em Portugal.



*Um trabalho gráfico assinado*  
**LITOGRAFIA NACIONAL · PORTO**  
*é o melhor que pode produzir-se*

## Nacional Fotos

**Fotógrafos privativos do  
Boletim da C. P.**

Direcção Técnica de SANTOS

TODOS OS TRABALHOS DE GALERIA  
COMERCIAIS E INDUSTRIAS

REPORTAGEM GERAL EM QUALQUER  
PONTO DO PAÍS

ESTÚDIOS PRÓPRIOS

**Avenida Elias Garcia, 187**

Telefone: 771898

LISBOA

FEZ TODA A REPORTAGEM DA INAUGURAÇÃO DA LINHA ELÉCTRICA LISBOA-CARREGADO-SINTRÁ

Descontos especiais aos ferroviários

## WIESE & C.ª, L.ª

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

### **MATERIAL FERROVIÁRIO**

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

Tel-fone: 3 4331



Senhores funcionários da C. P.  
e da Sociedade Estoril

Sempre que estojam 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.ª**

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

Nos mais modernos comboios portugueses, orgulho  
da Indústria Nacional, construídos pela

**Sociedades Reunidas  
de Fabricações Metálicas, Lda.,**

foram utilizados para os seus estofos e decorações  
os acreditados

«PANOS COUROS»  
da marca registada

**15 V**

FABRICANTE:

**FRANCISCO F. D'ALMEIDA**

**Rua Coronel Almeida, Valente, 371 — PORTO**  
**Rua da Glória, 21 - 2.º — LISBOA**

**A Suíça comemora este Ano o 75.º Aniversário  
da Linha do St. Gotthard!**

Aproveitai esta oportunidade para visitar a Suíça e viajar da região do Lago dos Quatro Cantões ao Ticino através do Gotthard, linha Internacional que liga o Norte ao Sul da Europa.

As empresas de transporte suíças oferecem numerosas facilidades, entre as quais se destacam:

Bilhetes e assinaturas de férias a preços reduzidos, bilhetes colectivos para grupos a partir de 6 pessoas. Até aos 6 anos as crianças viajam gratuitamente; dos 6 aos 16 anos pagam só meio bilhete.

No vosso bilhete de férias podeis incluir percursos em caminho de ferro de planície e de montanha, nos barcos que cruzam os lagos, em autocarro postal nas estradas de montanha e interromper a viagem, sem formalidades, em qualquer estação.

Para informações: Centro Nacional Suíço de Turismo, Avenida da Liberdade, 158-A, LISBOA e Agências de Viagens.

O país das vossas férias...

**S U Í Ç A**

Sociedades Reunidas de Fabricações Metálicas, I.L.<sup>da</sup>

# «SOREFAME»

Sede e Gabinete de Estudos: AMADORA-Portugal

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

CONSTRUÇÕES METALO-MECÂNICAS

MATERIAL CIRCULANTE PARA  
CAMINHOS DE FERRO

*em aço normal ou aço inoxidável  
sistema BUDD*

FORNECEDORES DOS CAMINHOS DE FERRO  
*de ANGOLA e MOÇAMBIQUE*

Material para Equipamentos Hidráulicos  
CONDUTAS FORÇADAS

Reservatórios e Estruturas Metálicas  
Material para Refinarias de Petróleo  
PONTES E PÓRTICOS ROLANTES  
*Transbordadores*

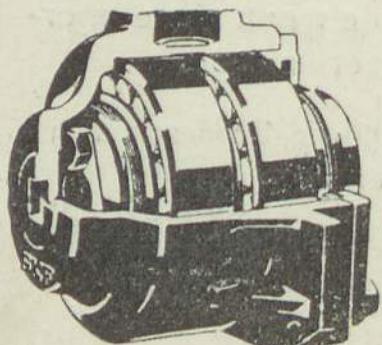
Mais de 1.000.000

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 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



COMPANHIA DE SEGUROS

# TRANQUILIDADE

FUNDADA EM 1871

CAPITAL E RESERVAS EM 1956

**371.467.411\$80**

SINISTROS PAGOS NOS ULTIMOS  
10 ANOS

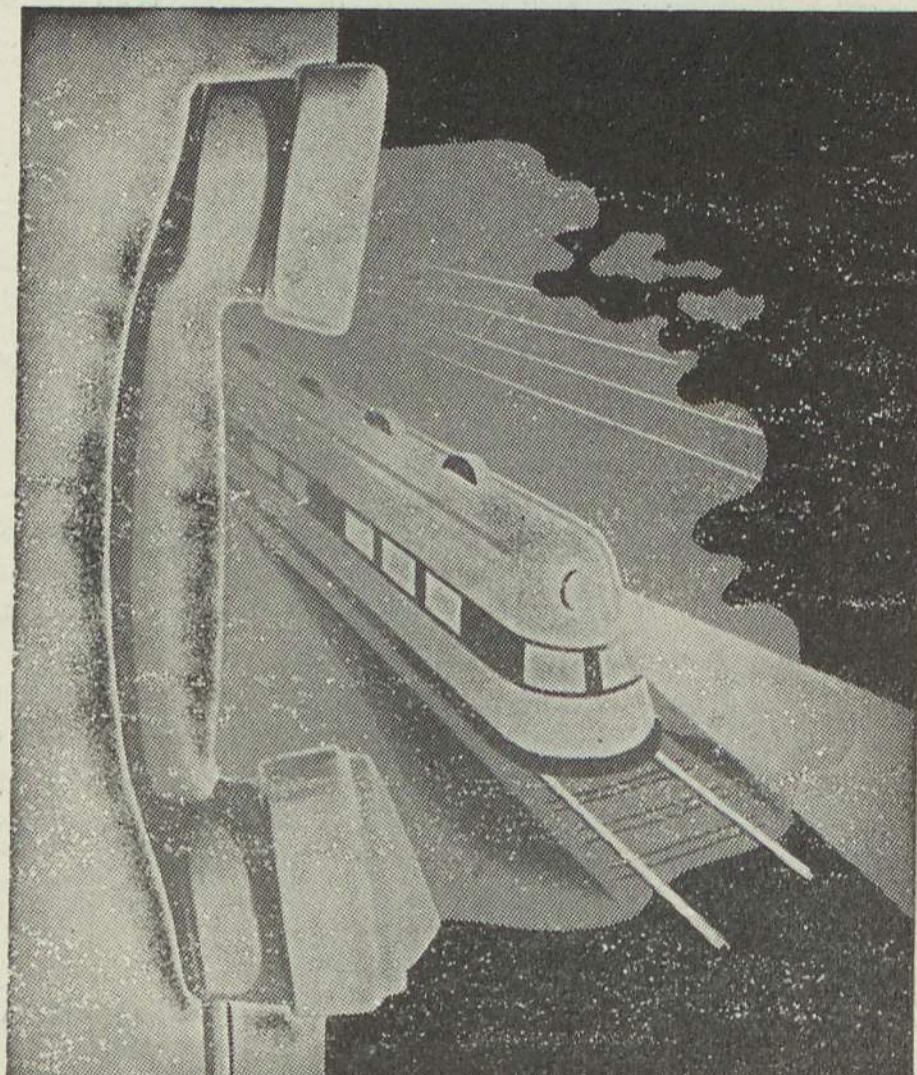
**532.000.000\$00**

**LISBOA**

**PORTO**

**ANGOLA**

**MOÇAMBIQUE**



O Telefone ERICSSON ao serviço dos Caminhos de Ferro

SOCIEDADE ERICSSON DE PORTUGAL, LDA.

RUA FILIPE FOLQUE, 1, 1.º — LISBOA

Telef. (5. P. C. - 2 Linhas) - 57193 - Teleg.: Ericsson