

# BOLETIM DA CP

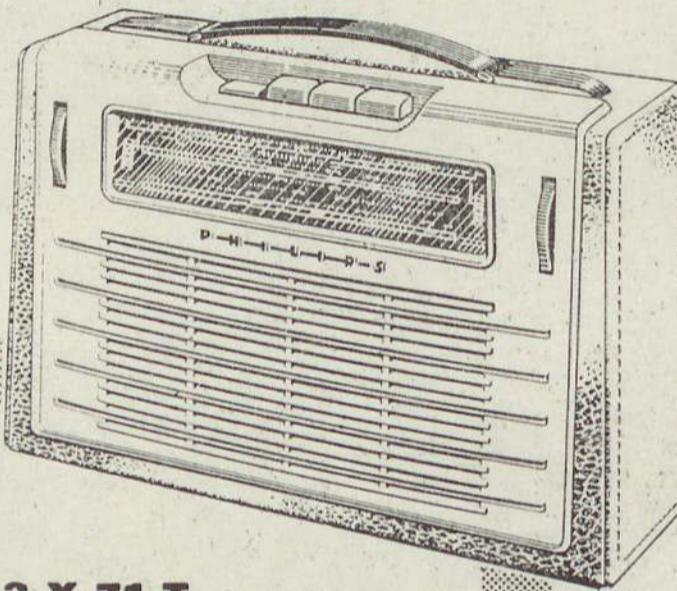


# COMPRE UM RÁDIO **PHILIPS**

1958

GRANDES  
FACILIDADES  
DE PAGAMENTO  
A TODOS OS  
FERROVIÁRIOS  
PRESTAÇÕES  
MENSAIS DESDE

ESC. 55\$00



#### MODELO L3 X 71 T

- Receptor totalmente transistorizado
- Pilhas secas de baixo custo e longa duração (400 horas)
- Prestação mensal: 100\$00

MODELO IDEAL PARA REGIÕES  
NÃO ELECTRIFICADAS

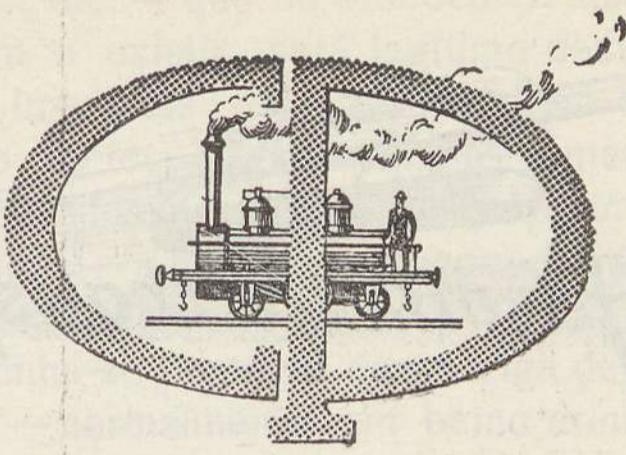
AGENTE OFICIAL PHILIPS

CASA *Erol*

R. DOS BACALHOEIROS, 123 – Tel. 259 72  
LISBOA

**PHILIPS** — A MARCA MAIS VENDIDA NO MUNDO

# Boletim da



N.º 346 • ABRIL 1958 • ANO XXX • PREÇO 2\$50

FUNDADOR: ENG. ALVARO DE LIMA HENRIQUES

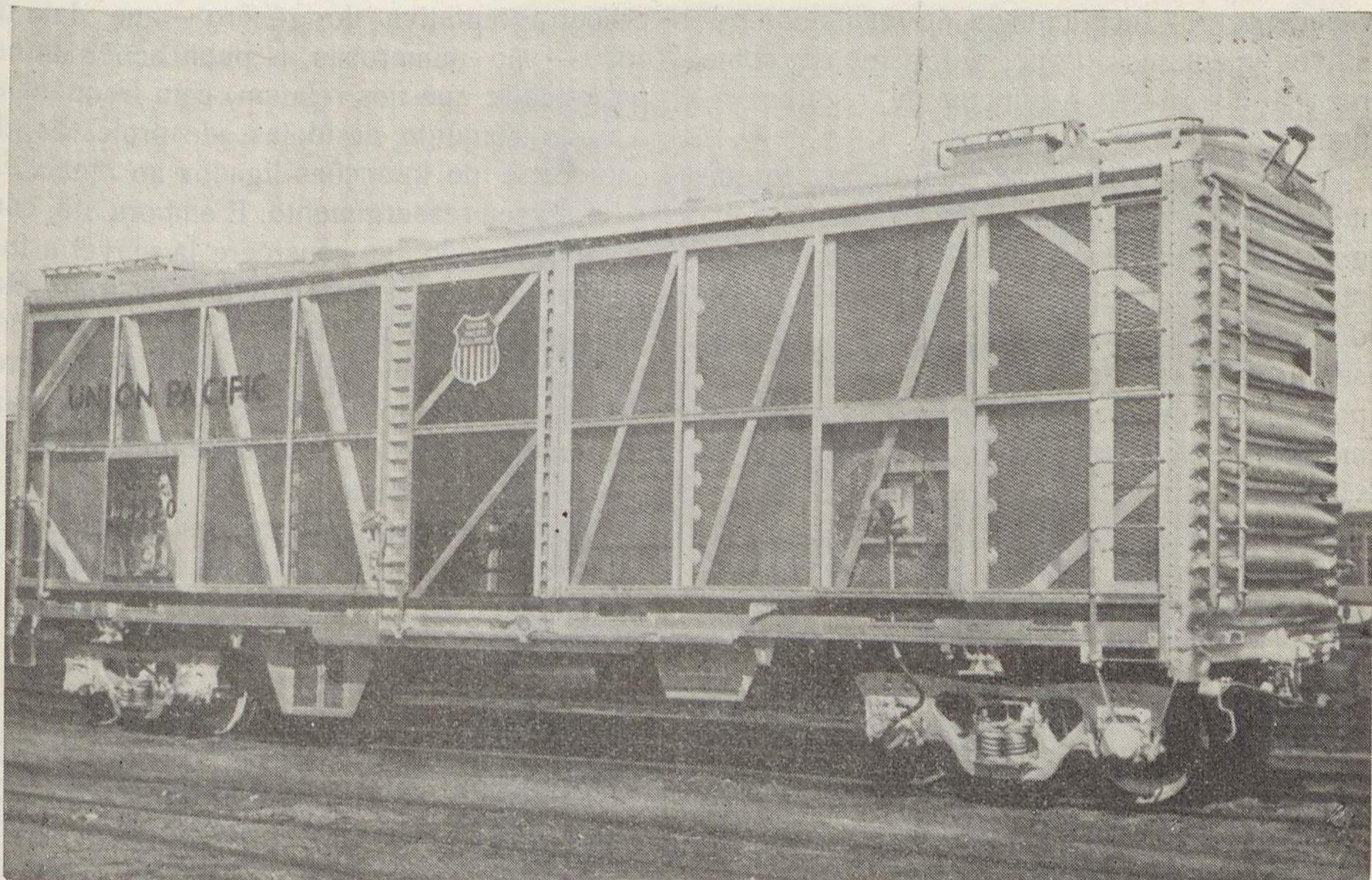
DIRECTOR: ENG.º ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

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

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

## INSTRUÇÃO PROFISSIONAL



Diversas empresas ferroviárias estadunidenses estão conduzindo, com compreensível interesse e meticulosidade, intensas campanhas instrutivas entre o seu pessoal no sentido de obstar aos danos causados nas cargas e descargas de mercadorias transportadas pelo caminho de ferro e que tantos prejuízos provocam — quer pelas avultadas indemnizações que têm de ser pagas, quer pela fuga de tráfego que originam.

Este vagão faz parte de um comboio de 14 veículos-modelos, da «Union Pacific Railroad», para instrução de ferroviários. Com paredes transparentes, o veículo facilita a visão de como se produzem avarias na carga, por estiva defeituosa, por deficiência de embalagem ou por inadequada engatagem a outro veículo. O velocímetro, à direita, no costado do vagão, permite averiguar a que velocidades surgem cada uma das avarias.

Com todas as reservas que informações desta natureza devem merecer, parece que a «Union Pacific» atribui a esta campanha de instrução profissional, a economia, até agora obtida, de 1 milhão de dólares!



# O "MONOCARRIL" *forma de transporte do futuro?*

Pelo Dr. ÉLIO CARDOSO



*monocarril* é uma realização assaz antiga — quase contemporânea do caminho de ferro — que logo no seu começo de vida, viu comprometida a prometedora carreira que se lhe augurava — mais realmente por insuficiência de resultados positivos imediatos do que, propriamente, como reza a história, por mángua de recursos financeiros.

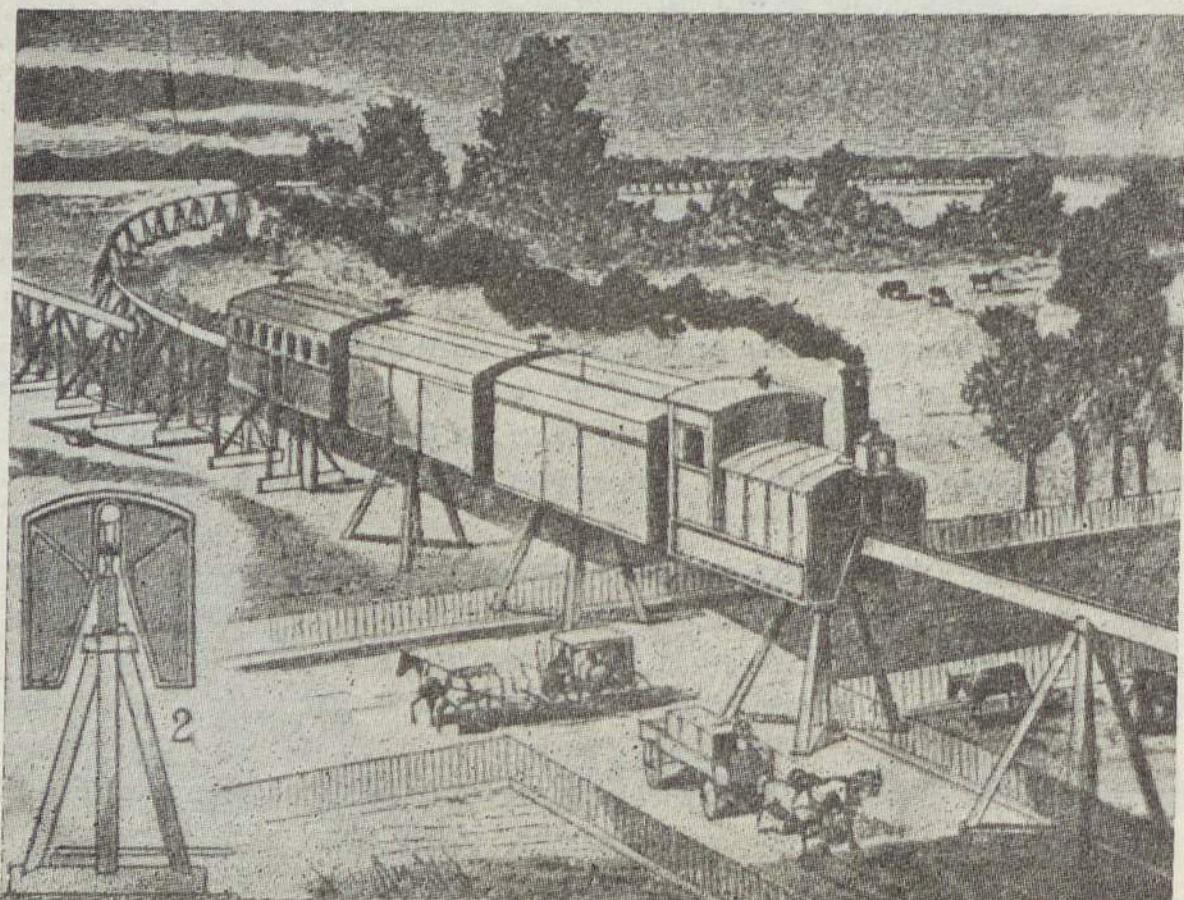
O engenhoso invento não é mais do que um comboio a circular num único trilho, erguido a alguns metros do solo para deste modo funcionar em completa independência de todo o trânsito de superfície. Inicialmente, serviu apenas para fins industriais — transporte local de materiais de construção; só mais tarde foi aproveitado no transporte de visitantes em exposições e parques de recreio.

É curioso assinalar que de entre as múltiplas realizações de há meio século para cá,

um só *monocarril* — o de Wuppertal, na Alemanha — conseguiu ser explorado com êxito. Todos os outros sossobraram quase à nascença, no campo experimental ou no limitado sector de uso em que foram criados.

Hoje, volvidos mais de 100 anos sobre a primeira tentativa do género — que data de 1820 — são numerosas as publicações da especialidade que nos relatam, com frequência, o vasto conjunto de ideias, de projectos, de estudos e de intenções ligados ao *monocarril* e ao seu ressurgimento. E embora até, com critério ousado, se considere já viável a formação de uma rede ferroviária de trilho elevado, em plano nacional, o certo é que nas realizações e projectos actuais se circunscreve o seu emprego ao serviço público de passageiros, no interior de cidades ou entre estas e os seus arrabaldes.

Não surpreende pois que as atenções dos edis, urbanistas e técnicos de transportes cidadinos se fixem no *monocarril*, com mais



A ideia do monocarril é muito antiga. Crê-se datar de 1820. Este é o invento do francês Lartigue, utilizado em 1880 na exploração de um campo de alfa, na Argélia — e que, como os anteriores, não conheceu êxito.

do que óbvio interesse — com esperança — convictos de que dele surtirá a almejada solução para as prementes questões de trânsito que atormentam todas as urbes superpovoadas, uma vez que as formas de transporte hodiernas só deficientemente satisfazem as necessidades.

\* \* \*

O *metropolitano* e o *monocarril* são hoje apontados como formas de transporte susceptíveis de cabalmente solucionarem os problemas provocados pela saturação do tráfego e consequente diminuição da celeridade dos transportes públicos. Ambos, sem se excluírem, pelo contrário, podendo bem completar-se, constituem no presente, o binário ideal,

de arte, etc., etc. — que no *monocarril* quase não chegam a existir, será legítimo deduzir vantagens imediatas num, que o outro não possui. De facto, é mais simples e menos dispendiosa a instalação de um conjunto de pilares e vigas — a estrutura do *monocarril* — do que o estabelecimento de vias férreas, em túneis. E tenha-se presente que a viga de um *monocarril* — normalmente em betão armado e de manutenção, portanto, praticamente nula — é simultaneamente «estrada» e suporte, ponte e túnel..., e pode — outra boa vantagem — facilmente ser removida.

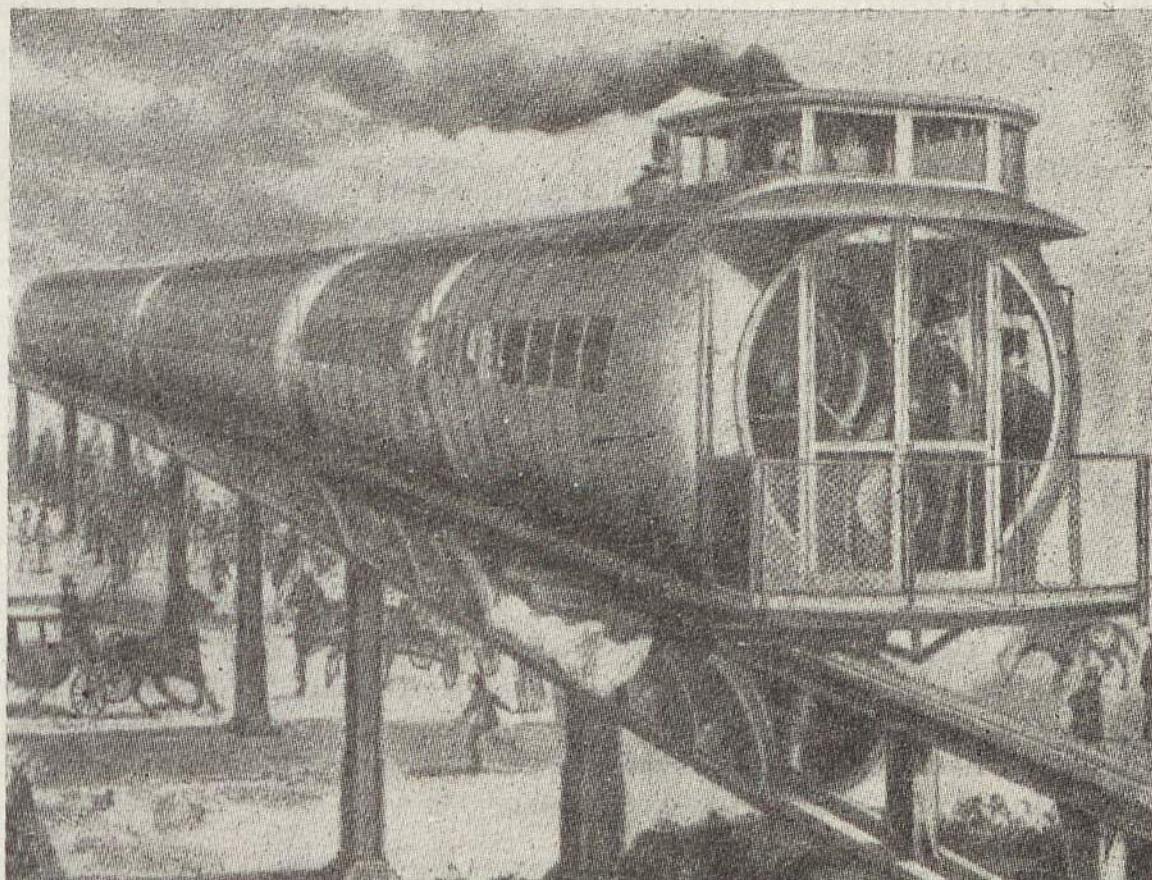
O custo da construção do *monocarril* é, por consequência, não restam dúvidas, menos elevado do que o do *metro*. Por milha — indica-se um exemplo clássico, passado nos

Visão do curioso monocarril, projectado e ensaiado, em modelo reduzido, em East Cambridge, no Massachussets

(E. U. A.), no ano de 1886.

\*

\*

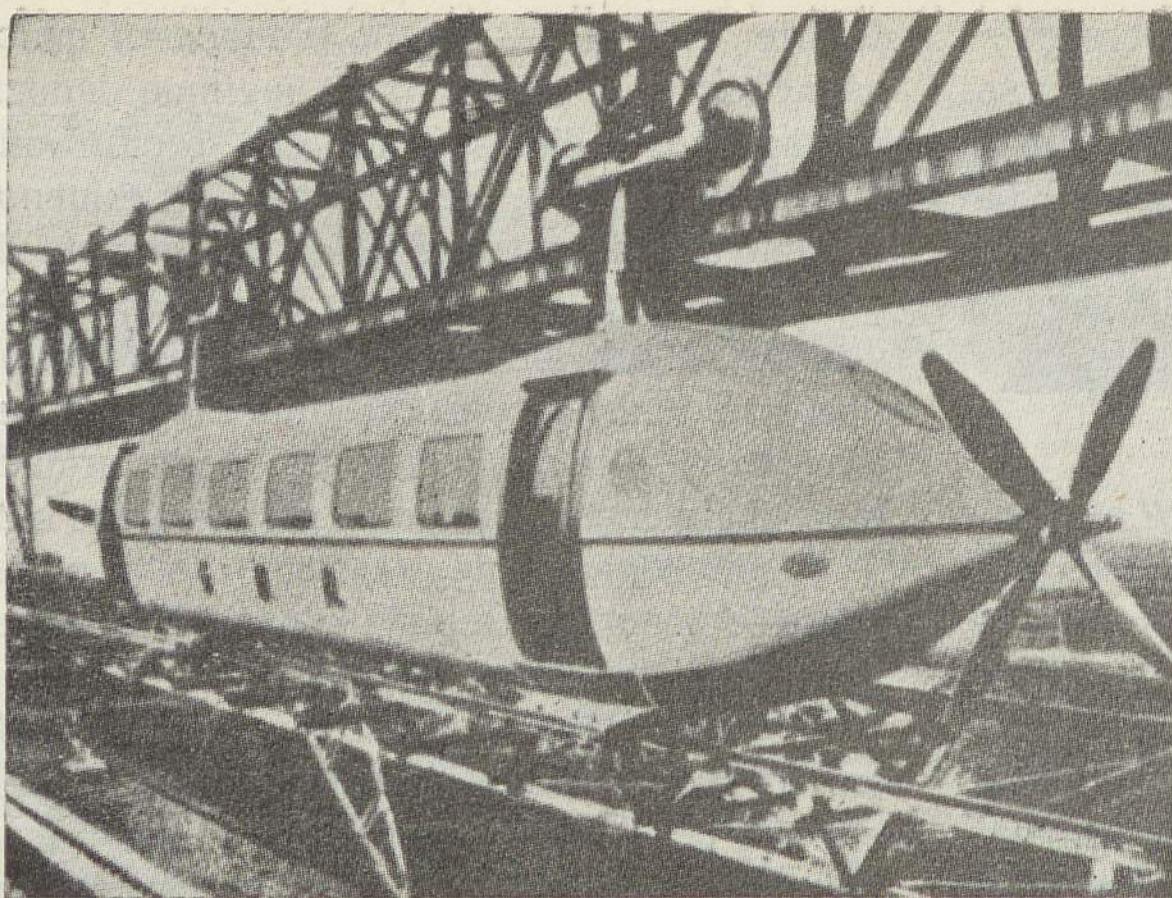


para, com as restantes formas de transporte de superfície, proporcionarem rápida e económica vazão a todo o afluxo de tráfego urbano e suburbano, de pessoas e bens, de qualquer grande cidade.

Tem-se procurado mesmo aquilatar das vantagens do *monocarril* relativamente ao *metropolitano*. Neste capítulo, não custa reconhecer que os encargos com a construção de túneis, por perfuração ou céu aberto, mesmo em solos favoráveis, são extremamente onerosos. E se se considerar ainda que a rentabilidade de uma rede de *metropolitano* é afectada pelo custo de investimentos iniciais apreciáveis — expropriações, aterros, obras

E. U. A. — o custo do primeiro é aproximadamente da ordem dos 850 mil dólares (24 mil contos) — considerada uma linha de via dupla e equipamento normal completo — enquanto que para o segundo, orça pelos 25 a 30 milhões de dólares (700 a 840 mil contos).

Apesar, porém, desta disparidade de custos — na proporção de 1 : 30 — em muitas cidades do mundo se continua dando preferência à construção de *metropolitano*s. Compreende-se: primeiro, pelo receio em adoptar uma forma de transporte que se mantém em estado embrionário e cujos resultados, portanto, não estão suficientemente comprovados; depois, porque a instalação do *monocar-*



Este é o protótipo de monocarril suspenso, com hélice na cauda, segundo planos do inglês George Bennie, ensaiado em Londres, em 1925.

ril está estritamente condicionada a dois factores que não podem deixar de se menosprezar, mesmo num orçamento assaz favorável — *espaço* e *estética*; finalmente, porque, começando-se por um *metropolitano*, restará sempre mais tarde, ao notar-se debilidade de serviço deste, a possibilidade de recurso ao *monocarril*. O inverso, é que seria pouco exequível, pelas destruições de superfície que as obras naturalmente exigiriam.

\* \* \*

A ideia de um transporte público por veículo suspenso ou sustentado por viga erguida alguns metros acima do solo, é, como já dis-

semos, muito antiga. Parece datar de 1820, quando o britânico Palmer, projectou e fez construir, em Hertfordshire, na Inglaterra, um caminho de ferro «encavalitado» num só carril, destinado ao transporte de tejolos. Aplicação análoga foi adoptada em Londres, em 1835, e transplantada para Lyon, em 1872 — aqui para comodidade dos visitantes da exposição internacional.

Já antes, em 1846, o francês Andraud tinha proposto o seu *monocarril* em modelo reduzido, a que se deu o nome de «Chemin à vent».

Em 1880, Lartigue, também francês, inventou um tipo de *monocarril*, limitado a fins

O monocarril de Wuppertal — o único que tem conhecido o êxito de longo prazo — foi construído em 1901. É hoje considerado como o tipo clássico do género. Transporta, anualmente, mais de 15 milhões de passageiros.



# Valadas, L. da

AVENIDA D. CARLOS I, 60 — LISBOA — TELEFONES N.ºS 663113 - 669182 - 669183

Empanques — Calços e fitas para travões, cartões para juntas, válvulas, aparelhos de nível e micas da marca «KLINGER» — Óleos de lubrificação «VALADOIL» e «PENGOLDEN» — Aditivos «MOLYKOTE» — Extintores nacionais e estrangeiros aprovados oficialmente — Material para revestimento de interiores «KLINGDECOR» — Artigos de plástico esponjoso «EUROFLEX» — Correias planas de todas as qualidades — Correias trapezoidais da marca «CONTINENTAL» — Filtros para a indústria — Agro-químicos — Sedas Suíças das marcas «NYTAL-VALADAS» e «DUFOUR» para moagem e «DUTAL» para estamparia — Todo o material para a indústria e equipamento de navios.

**FILIAIS:**

**Porto — Covilhã — Évora — Beja — Faro**

## Coimbra & C.<sup>a</sup>

(FUNDADA EM 1930)

PEÇAS E ACESSÓRIOS  
PARA AUTOMÓVEIS

**Avenida Navarro, 5**

REPARAÇÃO  
DE AUTOMÓVEIS

**Rua da Sota, 10**

\*

*Apartado 120*

Telefs. 25411-25412 PPC

**COIMBRA**

## Acácio Jorge, Limitada

**Drogas e produtos químicos  
Material contra incêndios**

Fornecedores há 30 anos dos Caminhos de Ferro (C. P., Sul e Sueste, Beira Alta, etc.)

Telefones { 66 13 33  
67 20 17 Teleg. ALVAIADE

**LISBOA:** Rua da Esperança, 84-86

FILIAIS

*Avenida D. Carlos I, 82 - LISBOA  
Avenida da República, 3 - ALGÉS  
Rua Costa Pinto, 41 - PAÇO D'ARCOS*

# H. VAULTIER & C.ª

ESTABELECIDOS EM 1897

## SECÇÕES:

Acessórios para fiação e outras máquinas — Auto — Borracha — Correias de pelo-de-camelo, borracha, couro, cromo-plásticas e outras — Electrotécnica — Empanques — Ferros e Aços — Isolamentos térmicos e acústicos — Insecticidas — Lubrificantes — Material Agrícola — Material de Incêndio — Moagem — Pulverização.

## MARCAS REPRESENTADAS:

«ESSO» — «ALLIS-CHALMERS» — «BURMEISTER & WAIN'S» — «MAGIRUS» — «GARLOCK» — «REDDAWAY» — «H. J. SCOTT» — «FEDREX» (raios x industrial), etc.

## SEDE

Calçada do Marquês de Abrantes, 43-rc. - Lisboa

Telefones: 662115 (9 linhas)

## Atlântida, Lda.

PRAÇA DO MUNICÍPIO, 31  
Telefone 29081 — LISBOA

///

T U D O P A R A  
C A S A S D E B A N H O

///

Mármores — Azulejos — Mosaicos  
— Fogões — Candeeiros — Etc. Etc.

A C A S A D O S M E L H O R E S P R E Ç O S



Corporação Industrial  
do Norte, Limitada

Fábrica de Tintas e Vernizes

Os nossos serviços Técnicos e Laboratoriais, sob a direcção de engenheiros químicos, estão inteiramente à disposição dos nossos clientes

A nossa larga experiência na solução de problemas industriais é garantia da melhor e mais económica pintura

A vossa consulta será sempre no vosso interesse

Telefone: P. P. C. A. 43194 (3 linhas)

Rua Bento Júnior, 11 — PORTO

Agentes em Lisboa:  
Largo do Poço do Borratém, 13, 1.º-Dtº.  
Telef.: 24453 e 368765

industriais, para exploração de um campo de alfa, no sul de Oran, na Argélia. O engenho não logrou êxito, mas a ideia serviu mais tarde, na Irlanda, para se construir um *monocarril*, que se manteve até 1924.

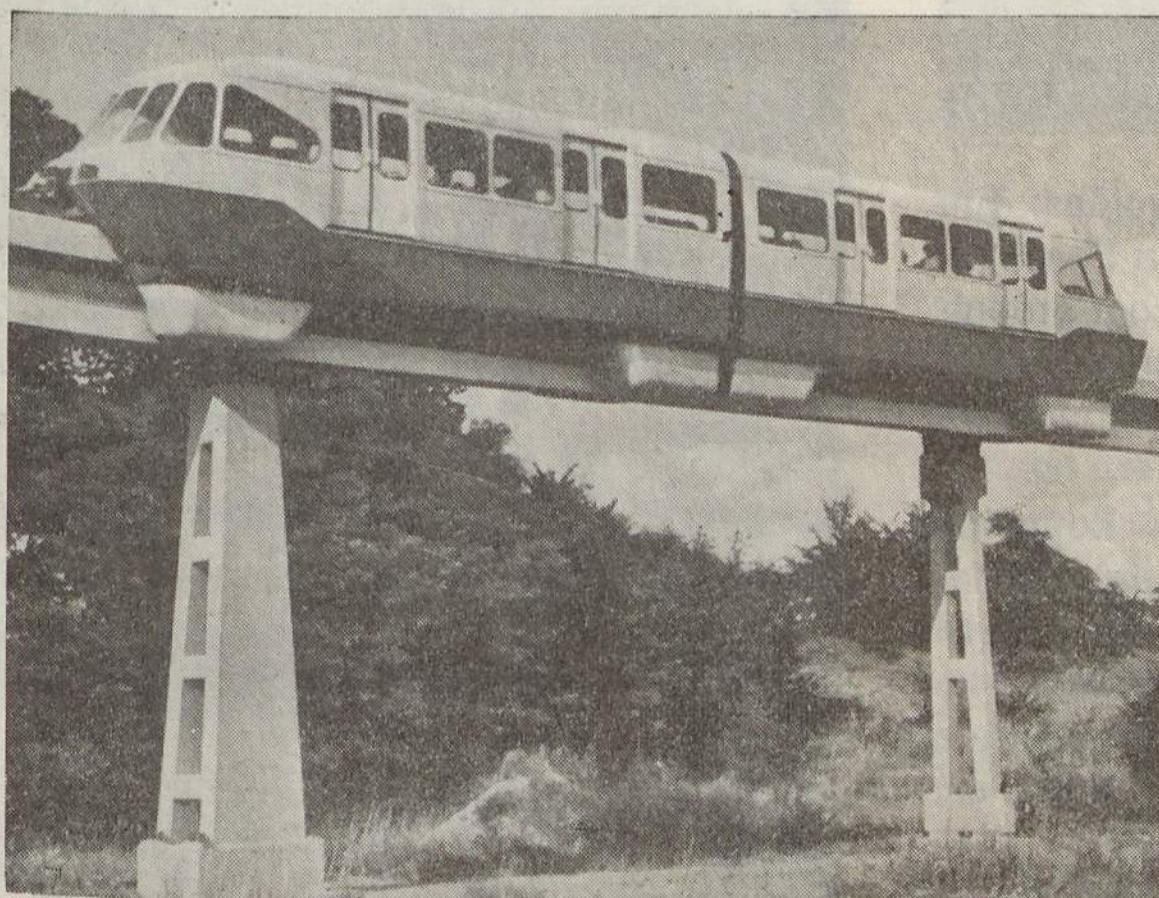
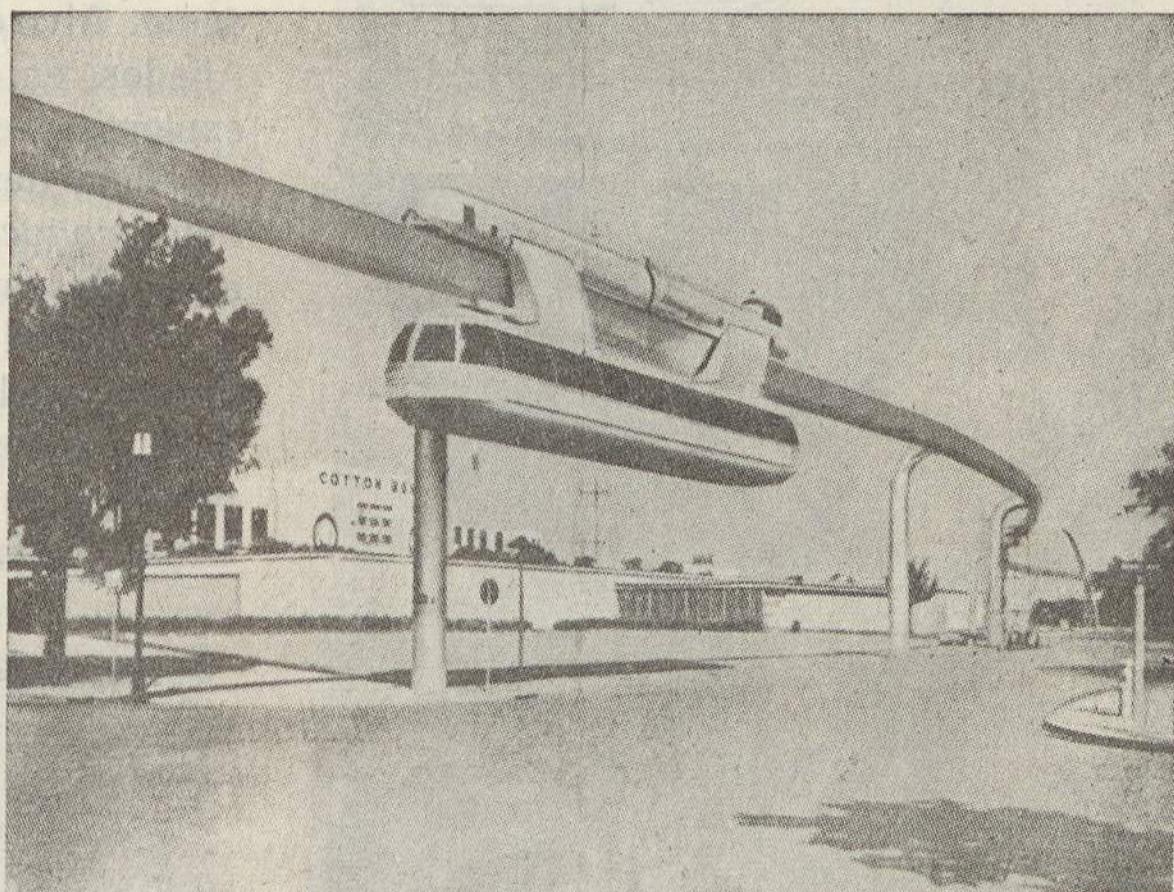
No mesmo ano de 1880, a França, em Feurs, no Alto Loire, viu construído um *mo-*

*tou* e construiu um *monocarril*, que funcionou a contento, na exposição anglo-japonesa de Londres. Projectos similares foram concebidos e apresentados, em Nova York, pelo alemão Scherl, e em Moscovo, por Schilowsky — ambos sem qualquer resultado prático.

Por volta de 1925, na Inglaterra — teatro

O aerodinâmico *Skyway — Caminho do Céu* — erguido em Outubro de 1956 pelos americanos, a título experimental, no parque Arrowhead, em Houston, no

Texas



*nocarril*, de 17 kms. de extensão e apenas 1<sup>m</sup>,50 de altura, que ruiu fragorosamente à passagem do comboio inaugural.

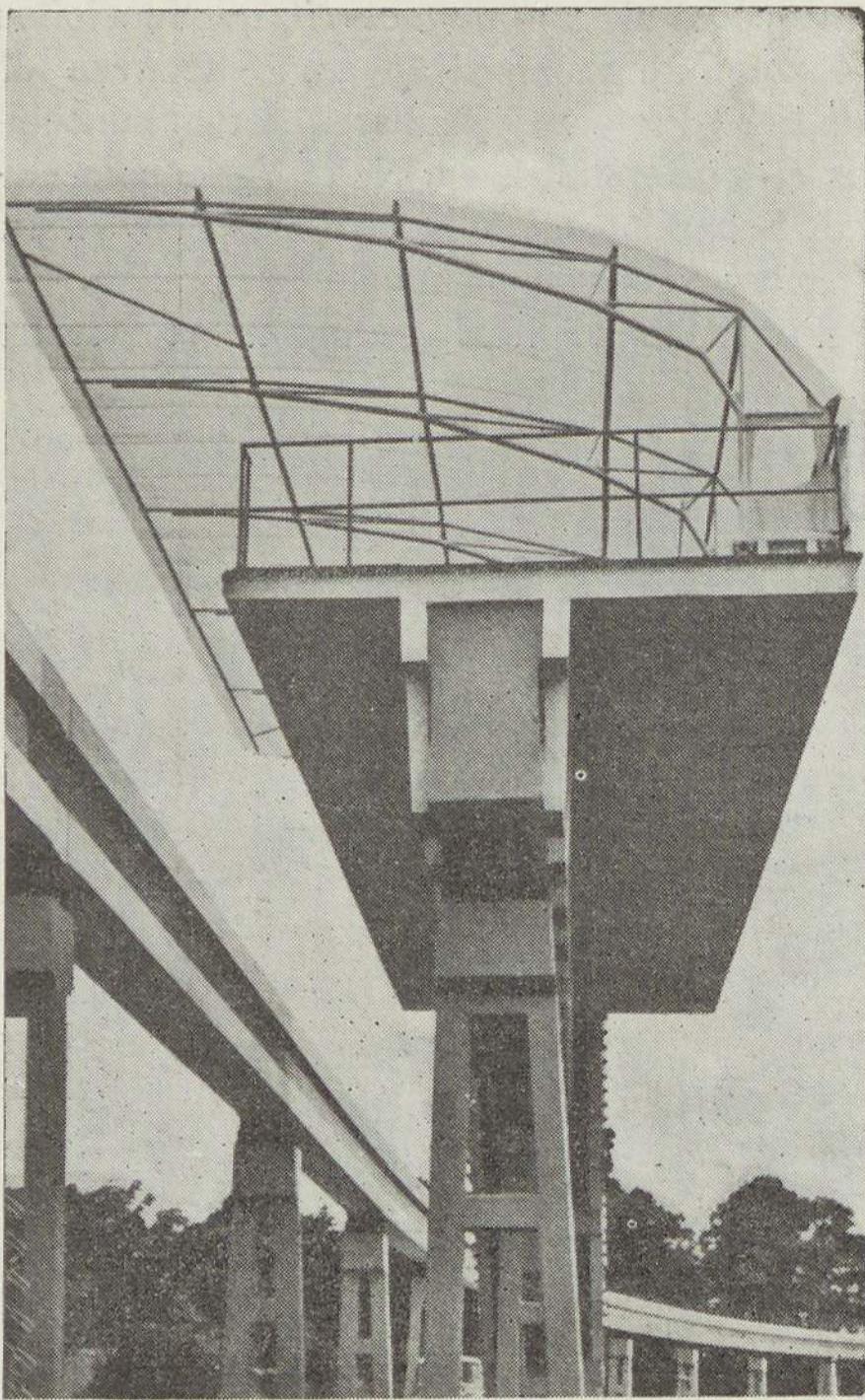
Isto não obstou, todavia, a que anos mais tarde, em 1896, Bruxelas tivesse um *monocarril* análogo, na sua exposição universal.

Em 1907, o inglês Louis Brennan projec-

O monocarril alemão da Sociedade Alweg, instalado perto de Colónia e construído em Setembro de 1957, está despertando especial atenção dos técnicos. As experiências têm logrado resultados muito concludentes

já de tantas experiências infelizes — insistiu-se na construção de um *monocarril*, desta feita um protótipo com hélice na cauda, segundo planos de George Bennie,<sup>3</sup> destinado ao serviço público da «City». Tal como dos anteriores, nada resultou.

Entretanto, nos Estados Unidos da Amé-



Uma original estação de «monocarril», erguida a 5 metros de altura. O acesso é feito por escadaria ou ascensor

rica, várias curtas linhas eram erguidas. Em 1878, entre Bradford e Gilmore, na Pensilvânia, construía-se um *monocarril*, com propulsão a vapor, que chegou a alcançar a velocidade de 48 kms./h. A explosão da caldeira decidiu da sua sorte.

Em 1892 — outro exemplo — a Boyntons Bicycle Railroad, instalou em Long Island, um comboio eléctrico sobre um único carril de 2 km, que alcançou os 96 km/horários.

Já antes, também, um modelo reduzido de *monocarril* tinha sido ensaiado em 1886, em East Cambridge, no Massachussets.

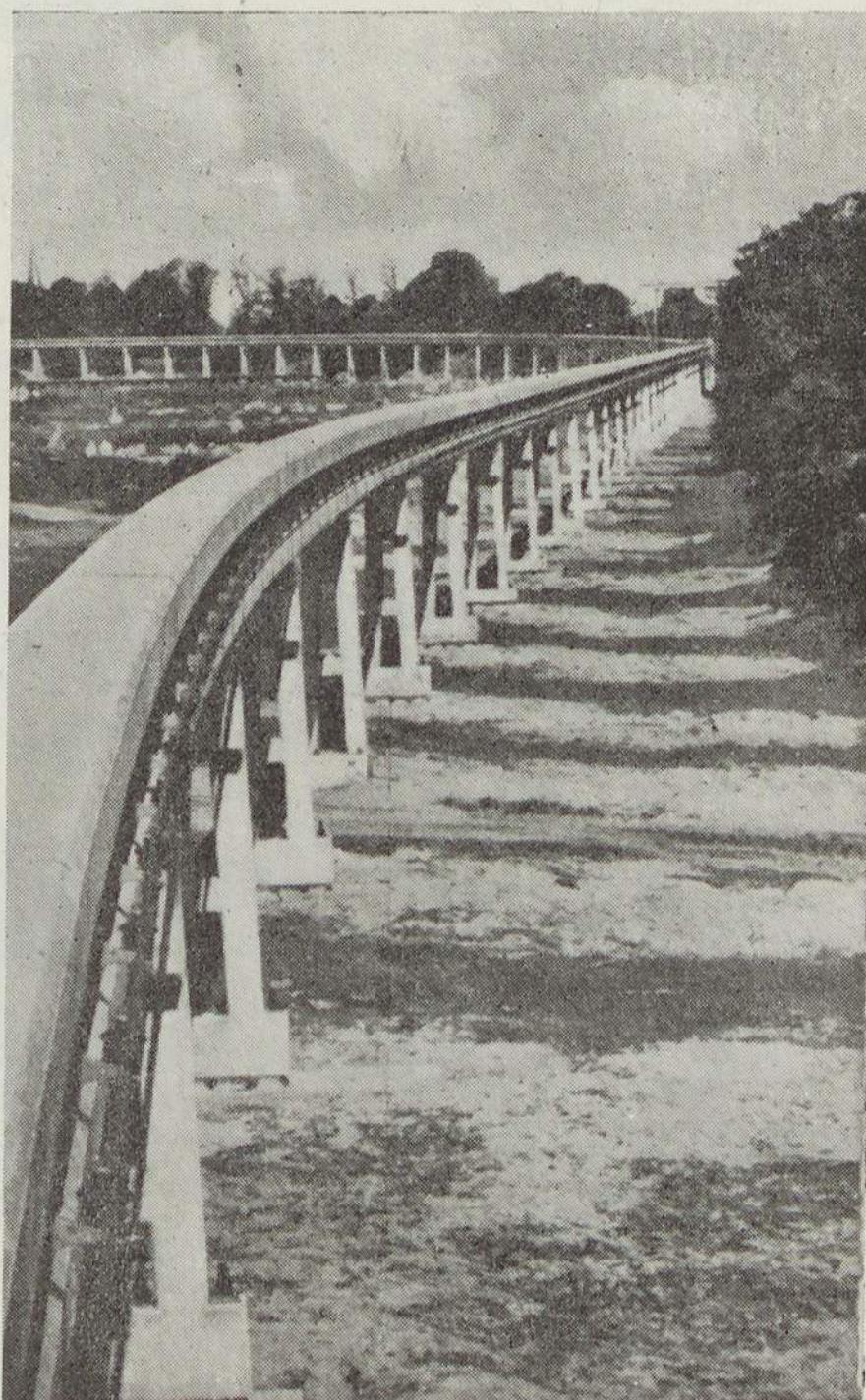
Em 1930, S. Francisco teve, por pouco tempo, o seu *monocarril* e, um ano depois, a Pensilvânia Railroad, erguia outro, entre College Point e Whitestone.

E os empreendimentos e as tentativas sucederam-se activamente na América. Até Los Angeles — a Meca do cinema — viu, episódicamente, nos seus famosos bairros, um caminho de ferro *monocarril*.

Na Alemanha, em 1901, levanta-se o *monocarril* de Wuppertal — o único que tem conhecido o êxito de longo prazo — e que é hoje considerado como o tipo clássico do género. Abraça as cidades de Barmen, Elberfeld e Wohwinkel e, até hoje, mais de 900 milhões de passageiros foram nele transportados, sem que se verificasse um único acidente. Alvo de bombardeamentos aéreos pelos Aliados, em 1943, foi reconstruído e aberto à exploração em 1949.

Além deste, há também na Alemanha um outro *monocarril* ligando Loschwitz, no Elba, a Oberloschwitz. Tem apenas 280 m.

Em 1951, aparece em cena, precedido de grande publicidade, o *monocarril* da Sociedade «Alweg», com patente alemã, embora pertença do industrial e financeiro sueco Axel Lenard WEnner GREN — de cujas iniciais to-



Um aspecto da pista experimental Alweg, em betão armado, quando ainda construída à escala 1:4. Com os modelos ensaiados atingiram-se velocidades da ordem dos 140 Km/h. Esta pista está hoje substituída por outra, em forma elíptica de tamanho natural, que cruza uma estrada de trânsito intenso na Alemanha Ocidental.

mou o nome. Construído primitivamente na escala reduzida de 1 : 4, num campo experimental perto de Colónia, foi em Setembro de 1957 elevado ao tamanho normal. Funciona sobre pista elíptica de 2 kms. de perímetro. Nos ensaios, obtiveram-se, com êxito, velocidades de 140 kms./h., antevendo-se possibilidades de se conseguirem, facilmente, velocidades da ordem dos 300 kms./h.

Em Houston, no Texas, a Inc. Houston, ergueu, no parque Arrowhead, o seu *monocarril* experimental, de aspecto esguio — o «Skyway» (Caminho do Céu) — o qual transportou já para cima de 20 mil pessoas, no curto percurso de 300 metros.

Em França, a Companhia SAFEGE, em colaboração com as importantes firmas ferroviárias Alsthom e Budd, está trabalhando num *monocarril* aerodinâmico. O mesmo acontece na Argentina, onde técnicos espanhóis — com o eng.º Goicochea, inventor do TALGO, à frente — projectam e experimentam, com minucioso cuidado, um *monocarril* especial rápido, com hélice de 4 pás na cauda.

Também S. Paulo, no Brasil — hoje cidade com 3 milhões de habitantes — acaba de encomendar à Alemanha, um *monocarril* tipo «Alweg», com 100 kms. de extensão e 124 estações. Projecto de semelhante vulto parece também estar destinado à Cidade do Cabo, na África do Sul.

Mas, mais ainda, Tóquio, que conta no seu património com múltiplas e excelentes linhas de *metropolitano*, acaba, há dias, de instalar, com resultado, o seu *monocarril* de ensaio, e, Londres, também de há muito com «underground», tenciona erguer em breve um *monocarril* ligando o coração da «City» ao seu aeroporto.

\* \* \*

É pois com justificada expectativa que se encara a marcha de todos estes ensaios e realizações — em que estão empenhados técni-

cos e firmas de nomeada em todo o Globo, com vista a um empreendimento que, desta feita, parece predestinado a constituir solução decisiva de um problema instantâneo: o do tráfego citadino em aglomerados densos.

Por toda a parte se trabalha activamente, se sucedem as tentativas e se acumulam as experiências que vão aperfeiçoando o enge-



O *monocarril* de Tóquio, em serviço desde Janeiro do corrente ano.

nhoso transporte e valorizando a sua eficiência.

Tudo garante, pois, que o *monocarril* será, num amanhã próximo, uma forma de transporte útil, agradável e eficaz. A interrogação que propositadamente encima, como título, estas despretenciosas notas, encontra resposta ampla, precisa e convincente, nas realizações, tão numerosas, de que se dão referência, e, nas perspectivas, tão animadoras, que se descontinam para o futuro.



# MATOSINHOS

---

## E O SEU PRIMEIRO CAMINHO DE FERRO

Por ANTÓNIO RODRIGUES COUTINHO

**O**S povos manifestaram sempre a ânsia de ir mais além; de descobrir mundos; de conhecer outras terras; de conviver com outras gentes; e foi esse anseio compreensível, simpático por humano, generoso por progressivo, que levou os Caminhos de Ferro, desde que se inventaram, a difundir-se cada vez mais.

De resto, se qualquer meio de transporte é bom, o caminho de ferro é, quase sempre, óptimo. Com efeito, no somatório das vantagens que oferece, ele apresenta-se-nos sempre como o primeiro entre todos.

Não é de admirar, por tal motivo, que a vila de Matosinhos ansiasse por dispor de uma via férrea que a ligasse ao país inteiro, mesmo

que tal via fosse estreita; ainda que as suas instalações fossem precárias; mesmo que a sua construção não obedecesse aos preceitos da técnica quanto a curvas e rampas, por pronunciadas de mais; o que importava a Matosinhos, era possuir uma linha férrea que atravessasse a vila de lado a lado, que penetrasse no seu centro, que animasse, portanto, o seu progresso a despontar. Mas recuemos um pouco, no tempo, para melhor compreensão.

\* \* \*

Matosinhos é uma povoação antiquíssima, mas a sua importância é recente. Assim, verificamos que em 1836 pertencia ainda ao con-

MATOSINHOS  
Ponte, na Linha  
de Cintura



selho de Bouças, que era na Senhora da Hora e se chamava Vila de Bouças; mas em 1853 foi Matosinhos elevada à categoria de vila, devido aos progressos que se lhe adivinhavam já, pois são de um ano antes os primeiros estudos para a construção de um porto de abrigo, neste lugar. (Outros estudos se seguiram, nos quais se notabilizaram vários engenheiros, entre os quais Manuel Afonso Espregueira).

A sede do concelho passou desde esse ano para Matosinhos, dado que o lugar de Bouças era insignificante, e tão insignificante que este nome desapareceu em 1867. Reapareceu contudo vinte anos depois, para acabar definitivamente em 1909.

O porto de abrigo impunha-se para proteger a navegação que demandava a barra do Douro, e em 1883 ficou concluído o projecto definitivo, tendo-se iniciado as obras no ano imediato. Em 1892 consideravam-se estas ultimadas, e tinham-se, então, como as mais notáveis que se haviam levado a efeito em Portugal.

O movimento de navios que demandavam este porto foi sempre crescendo: — 409 em 1893; 655 em 1903; 876 em 1913; e assim sucessivamente. Em 1914 foram iniciadas as obras do cais acostável do molhe sul para que o porto pudesse também ser considerado comercial.

Em 1940 inaugura-se a doca n.º 1, e presentemente trabalha-se afincadamente na construção da n.º 2.

Aquilo que era um bom porto de abrigo, passou a ser — e cada vez melhor — um óptimo porto comercial.

Mas para a construção dos grandes molhes exigiu-se muita e boa pedra — milhares de toneladas. — Basta dizer que se construíram blocos de 50 toneladas de peso, movimentadas graças a poderosos «titans» que correm ao longo dos molhes.

Pensou-se na exploração das pedreiras de S. Gens para o efeito, e deste pensamento resultou a construção duma linha férrea desde Leça da Palmeira, até àquelas pedreiras.

Ora, esta linha — e uma vez que o seu movimento deixou de ser tão intenso dado que as obras de construção dos dois grandes molhes passou a estar concluída — podia muito bem ser aproveitada para o serviço público de

passageiros e de mercadorias, a partir de Senhora da Hora, onde ela era atravessada pela linha da Póvoa (a bitola de uma e de outra linha era, então, de 0<sup>m</sup>,90).

Acordaram nisso a Administração dos Portos do Douro e Leixões e a antiga Companhia dos Caminhos de Ferro de Porto à Póvoa e Famalicão, ficando assim satisfeitas ambas as partes, e satisfeitíssimas as populações da vila da Matosinhos e da freguesia de Leça da Palmeira.

A inauguração deste Ramal ao serviço público foi feita em 6 de Maio de 1893 e, até agora, os benefícios que ele tem prestado são incalculáveis. Matosinhos deve a esta pequena e tortuosa via, imenso. Foi por ela que transitaram já, até agora, com comodidade e rapidez, milhões de passageiros. Foi ela que estabeleceu ligações capazes com a cidade do Porto. Foi por aqui que Matosinhos se abasteceu de todas as matérias primas que interessavam às suas indústrias. Foi ainda esta linha que deu saída aos produtos das suas inúmeras fábricas.

Linha reduzida na largura e no comprimento, mas larguíssima pelos serviços que tem prestado — e continua, ainda, a prestar.

O seu levantamento vem-se anunciando há tempos. Foi desclassificada pelo Ministério das Comunicações, e Matosinhos anseia, agora, que lha arranquem para que as suas novas artérias, largas e elegantes, se prolonguem para o lado do Porto.

Na realidade, esta linha incomoda a vila. A nova urbanização impõe o seu sacrifício, mas outra via terá de ser construída primeiro.

É que Matosinhos não pode prescindir duma ligação rápida e cómoda, com Guimarães e com Póvoa de Varzim.

A via larga só, não satisfaria plenamente.

A via estreita também tem o seu valor — histórico, afectivo, económico, real. Existirá sempre, por isso, como complementar da via larga.

---

*Nota do autor* — A linha de Porto Boavista a Póvoa de Varzim foi inaugurada em 2/10/1875 e foi a primeira da via estreita construída em Portugal.

A linha de via larga de Ermezinde e Contumil a Leixões abriu ao serviço público em 18/9/1938.



# DELEGAÇÃO TURÍSTICA dos Ferroviários

No prosseguimento da sua missão cultural e re-creativa, vai esta Delegação Turística iniciar as acti-vidades respeitantes ao ano de 1958.

Animada pelo cordial acolhimento dispensado às excursões promovidas no ano findo, procurará alar-gar o âmbito das suas iniciativas, de molde a satisfa-zer, na medida do possível as solicitações cada vez mais insistentes dos inúmeros adeptos do turismo ferroviário.

Irá, assim, ao encontro de uma tendência irresis-tível do nosso tempo, de viajar, conhecer novos mun-dos e civilizações, descobrir tesouros artísticos e belezas paisagísticas inimagináveis, numa palavra, de um enriquecimento espiritual através do convívio com os outros povos.

Antes, porém, de se virar a página sobre os em-preendimentos de 1957, não quer esta Delegação Tu-rística deixar de manifestar a todos quantos se digna-ram participar nas suas excursões, o seu muito apreço e reconhecido agradecimento pelas palavras de lou-vor e de estímulo que tão amavelmente lhe dirigiram.

Na realidade, o êxito das iniciativas tomadas deve-se, em grande parte, ao elevado espírito de com-preensão e de inter-ajuda que sempre reinou na cara-vana ferroviária.

Cabe, antes, a esta Delegação Turística, o inde-clinável dever de endereçar os seus melhores en-cômios aos que lhe deram a honra de confiar na sua experiência técnica e, e em terras estrangeiras, sou-beram dignificar os caminhos de ferro portugueses, criando amizades que hoje nos aproximam agradá-velmente dos colegas dos países visitados.

Sem dúvida, a obra por todos realizada não passa ainda de um esboço, mas pressente-se, a cada ins-tante, que os ferroviários portugueses entram decidi-damente no convívio europeu.

Este intercâmbio será deveras benéfico e muito contribuirá para a valorização profissional dos agen-tes ao serviço, objectivo predominante destas via-gens turísticas.

Vai dar-se início a mais um ano turístico que comportará, como dissemos, novos empreendimentos.

Aqui se apresentam os programas das excursões em organização. As condições gerais estabelecidas para a participação nessas viagens, constam de co-municado a enviar a quem o solicite.

Outras excursões estão sendo estudadas, para as quais serão abertas as inscrições à medida que che-garem a bom termo as negociações entabuladas.

Formula esta Delegação Turística os melhores votos no sentido de que os participantes das novas excursões experimentem as mesmas agradáveis im-pressões colhidas pelos colegas que tomaram parte nas viagens anteriores.

## Excursões a realizar em 1958

### PROGRAMAS EM PORTUGAL

#### «Monumentos e Palácios de Portugal»

*Convento de Mafra: 4 de Maio — Circuito em autocarro: Estoril — Sintra — Mafra (visita ao Con-vento) Ericeira (almoço facultativo) — Azenhas do Mar — Praia das Maçãs — Sintra — Estoril.*

Preço: Esc. 30\$00

#### Mosteiros da Batalha e Alcobaça: 15 de Junho

*Círcuito em autocarro: S. Martinho do Porto Alcobaça (visita ao Mosteiro — almoço facultativo) — Batalha (visita ao Mosteiro) — Nazaré — S. Marti-nho do Porto.*

Preço: Esc. 40\$00

*Em preparação Visitas ao Palácio de Vila Vi-çosa e ao Convento de Cristo, em Tomar.*

#### «As cidades e os seus atractivos»

##### «Um dia em Lisboa»: 20 de Abril.

*Comboio — Chegar a Lisboa, nos primeiros com-bos da manhã.*

*Autocarro — Da estação do Rossio (Largo do Cadaval) ao Jardim Zoológico. Visita completa. Re-gresso ao centro da cidade.*

*Almoço — Será assegurado pela D. T. F..*

*Autocarro — Visita da cidade; Museu dos Coches, Mosteiro dos Jerónimos, Torre de Belém, Parque do Monsanto, Montes Claros, Alto da Serafina, Parque Eduardo VII, Estufa Fria, Campo Pequeno, Campo Grande, Aeroporto, Lisboa Nova, Igreja S. João de Brito, Fonte monumental, Castelo de S. Jorge.*

*Comboio — Regresso às estações de proveniência, pelo fim da tarde.*

Preço: Esc. 50\$00

#### «Porto, «cidade invicta»: 25 de Maio.

*Comboio — Chegar a Campanhã, nos primeiros com-bos da manhã.*

*Autocarro — Passeio a Leixões e Matosinhos. Re-gresso ao centro da cidade, pela Foz do Douro.*

*Almoço — Será assegurado pela D. T. F..*

*Autocarro — Visita da cidade: Torre dos Cléri-gos, Museu Soáres dos Reis, Jardim do Palácio Cris-tal, Palácio dos Desportos, Igreja de S. Francisco, Palácio da Bolsa, Ponte D. Luís I, Mosteiro da Serra do Pilar, Sé Catedral, Praça da Liberdade.*

*Comboio — Regresso às estações de proveniência pelo fim da tarde.*

Preço: Esc. 50\$00

*Em preparação: «Coimbra das tradições» e «Évora e os seus monumentos».*

### «As serras e a paisagem»

*Penacova e o Buçaco : 27 de Abril.*

Círcito em autocarro: Coimbra — Penacova (almoço) — Cruz Alta — Buçaco — Luso — Mealhada — Coimbra.

Preço: Esc. 55\$00

*Serra da Arrábida, 5 de Junho (feriado).*

Círcito em autocarro: Cacilhas, Castelo e Vila de Sezimbra — Portinho da Arrábida (almoço facultativo) — Setúbal — Castelo de S. Filipe — Castelo de Palmela — Cacilhas.

Preço: Esc. 40\$0

*Figueiró dos Vinhos e Barragem do Cabril : 11 de Maio.*

Círcito em autocarro: Pombal — Fragas — S. Simão — Figueiró dos Vinhos (almoço) — Barragem do Cabril (visita) — Pedrógão Grande — Castanheira de Pera — Ansiao — Pombal.

Preço: Esc. 60\$00

*Em preparação: Circuitos do «Alto Minho» e do «Vale do Vouga».*

### «Províncias de Portugal»

*Trás-os-Montes: de 8 a 10 de Junho (feriado nacional).*

Por caminho de ferro:

23h10 p. Lisboa-Santa Apolónia, do dia 7

7h36 c. Mangualde.

Círcito em autocarro:

1.º dia: De MANGUALDE a BRAGANÇA, visitando MONCORVO, BARRAGEM DO PICOTE e MIRANDA DO DOURO.

2.º dia: De BRAGANÇA A VILA REAL, visitando CHAVES, VIDAGO e PEDRAS SALGADAS.

3.º dia: De VILA REAL a MANGUALDE, visitando RÉGUA, LAMEGO e VISEU.

Por caminho de ferro:

18h13 p. Mangualde

23h35 c. Lisboa-Santa-Apolónia

Preço aproximado: Esc. 300\$00

### AO ESTRANGEIRO

*Tânger e Sevilha :*

Partida de Lisboa-T. do Paço em 5 de Abril, às 22h00.

1.º dia—Chegada a Vila Real de Santo António — Guadiana, às 8h06. Travessia do Guadiana. Seguimento em autocarro para Cadiz, por Huelva e Sevilha.

2.º dia—Em autocarro, de Cadiz a Algeciras. Seguimento para Tânger, de barco.

3.º dia—De manhã, visita a Tânger em automóveis. Tarde livre.

4.º dia Em Tânger (dia livre). Passeio facultativo a Arzila, Tetuão e Xauen.

5.º dia—De barco, a Algeciras. Seguimento em autocarro para La Linea. Visita a Gibraltar.

6.º dia—De manhã. Partida em autocarros para Jerez (visitando as típicas adegas). Seguimento para Sevilha.

7.º dia—Visita aos Monumentos de Sevilha. Tarde livre.

8.º dia — Partida em autocarros para Aracena (visita às Grutas de Las Maravillas). Seguimento para Beja pela fronteira de Vila Verde de Ficalho. Embarque no comboio n.º 8012, para Lisboa, (chegada às 21h,25).

Preço aproximado: Esc. 1.000\$00

### Inglaterra e Escócia :

16 dias — partidas a 12 Julho (1.º grupo), e 26 de Julho (2.º grupo).

3 dias em LONDRES — visita dos seus monumentos, Palácios e Museus.

Excursão a Richmond e Hampton Court.

OXFORD, a célebre cidade universitária. Visita ao Palácio de WINDSOR.

LIVERPOOL, a 3.ª cidade britânica. Excursão a CHESTER, para visita à sua admirável Catedral.

O «Distrito dos Lagos», uma das mais encantadoras regiões de Inglaterra.

Excursão em autocarro através da Northumberland, onde se situam magníficos castelos.

A majestosa Catedral de DURHAM.

2 dias em EDIMBURGO, a formosa capital da Escócia. Excursão pelo norte do país, através da paisagem calma e romântica dos «lochs» escoceses.

YORK, cidade histórica e a sua linda Catedral.

Regresso a LONDRES. Passeio no Tamisa até GREENWICH, para visita à Real Escola Naval e ao Museu Nacional Marítimo.

Preço aproximado: Esc. 3.000\$00

*Em estudo: viagem a Paris e Bélgica, por ocasião da Exposição Universal de Bruxelas. Possível extensão desta viagem à Holanda.*

*Mais uma vez se roga a todos aqueles que estejam interessados em participar em qualquer viagem a realizar, o favor de se dirigirem à Delegação Turística dos Ferroviários — Estação de Santa Apolónia-Lisboa. Os programas completos e bem assim as condições e preços reduzidos de todas as viagens, ser-lhes-ão directamente comunicados.*



Foi louvado, a título póstumo, pelo Conselho de Administração, o Chefe de Estação de Dois Portos, morto quando tentava deter, com um calço, uma composição desarvorada que passava naquela estação, do que infelizmente resultou ser colhido, tendo assim perecido vítima da sua dedicação pelo serviço.

# Coordenação dos Transportes Terrestres

## Revisão do actual regime

O Ministro das Comunicações nomeou recentemente uma comissão destinada a rever o regime actual da coordenação dos transportes terrestres. A comissão é assim constituída:

*Presidente* — Eng.º José Miranda Coutinho, director-geral de Transportes Terrestres; *Vogais* — Eng.º Roberto de Espregueira Mendes, director-geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses; Eng.º Mário de Abreu e Silva, director de serviços da Direcção Geral de Transportes Terrestres; Dr. João de Deus Farinha, ajudante do procurador da República junto do 3.º juízo criminal; Director de finanças Manuel Pereira, chefe de repartição da Direcção-Geral das Contribuições e Impostos; Eng.º agrón. Francisco de Vilhena, inspector-chefe da Direcção-Geral dos Serviços Agrícolas; Dr. José Carlos Ferreira, chefe de repartição da Direcção-Geral do Trabalho e Corporações; Eng.º Luís da Costa, chefe de repartição da Direcção-Geral de Transportes Terrestres; Miguel de Almeida Melo, presidente da direcção do Grémio dos Industriais de Transportes em Automóveis. *Secretário* — Eng.º Mário Leal, Eng.º da Direcção-Geral de Transportes Terrestres.

No extenso relatório que antecede esta nomeação ministerial, faz-se referência aos princípios gerais por que se tem orientado a política do Governo quanto ao problema em causa. E salienta-se que desde a celebração do contrato de concessão única com a C. P., em 14 de Junho de 1951, e em grande parte devido à criação do Fundo Especial de Transportes Terrestres e à orientação seguida na sua gestão, o Governo, na medida do possível, vem facultando à empresa concessionária os meios financeiros necessários à execução do plano de transformação, reequipamento e renovação da sua rede. Mercê desse auxílio, a C. P. substituiu já parte do material de tracção a vapor por tractores, automoto-

ras e locomotivas Diesel. Por outro lado, a empresa contraiu um empréstimo destinado à electrificação em curso duma linha e dum troço importante doutra, empréstimo que o Estado garantiu. Assim, não só se contribuiu para a melhoria do serviço, como para a economia de dezenas de milhares de contos por ano despendidos em combustíveis importados, com a consequente saída de divisas. Por seu turno, a C. P. procedeu à reorganização dos respectivos quadros e serviços, o que permitiu aumentar a sua eficiência. Deste modo apesar dos grandes encargos sociais (100.000 contos anuais), do montante despendido na conservação da via (70.000), do aumento de despesas resultantes da reforma dos vencimentos do pessoal (62.000), do reduzido tráfego, das obrigações e encargos derivados da natureza de serviço público — designadamente os relativos à exploração de linhas e serviços não rentáveis — e da concorrência de outros meios de transporte menos onerados, os caminhos de ferro — acentua-se — vêm desempenhando razoavelmente a sua missão. Estão longe, porém, do equilíbrio económico.

Mais adiante acrescenta-se que a permanente situação deficitária do caminho de ferro, a prosperidade dos transportes colectivos automóveis, a expansão cada vez maior do transporte particular e a concorrência ruinosa dos transportes de aluguer de carga, chegam para pôr em causa os próprios princípios da coordenação.

Por isso se impõe uma coordenação criteriosa a conseguir por meio de tarifas apropriadas, no interesse da colectividade. Parece igualmente necessário, friza-se, a elevação das tarifas do caminho de ferro, condicionada ao nível em que não se justifique fuga de tráfego. A coordenação, diz-se ainda, exige que os transportes automóveis suportem, como o ferroviário, os encargos com a infraestrutura.

# Os nossos CONCURSOS

**Divertindo-se, pode ganhar dinheiro**

**PRÉMIOS — 300\$00**

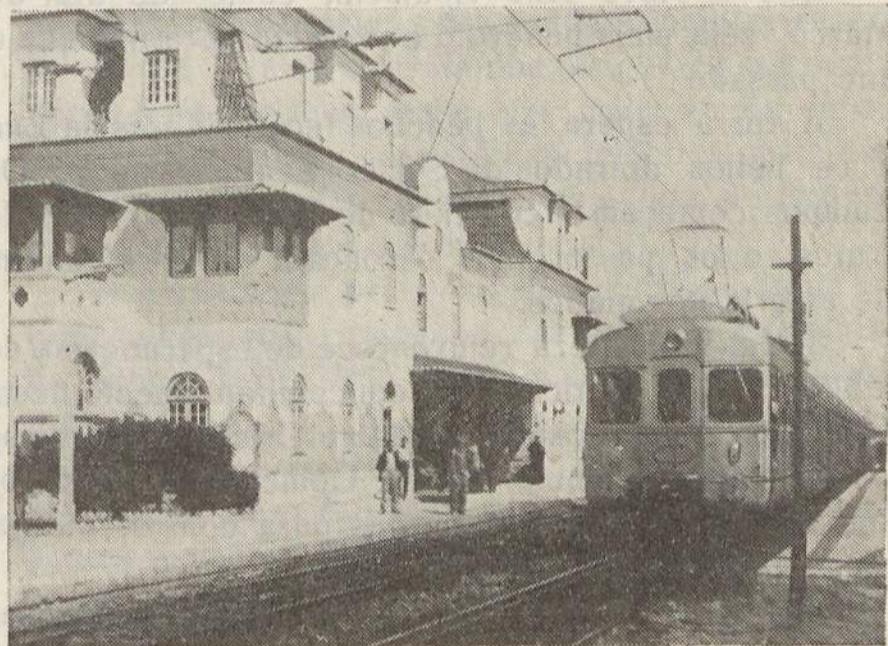
Uma linda composição eléctrica e uma típica estação da linha do Norte — que bem dispensa, porque é conhecida de todos, qualquer outro pormenor esclarecedor.

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

## **Resultado do Concurso N.º 8**

**Solução: Schindler.**

Foram premiados: — Manuel dos Santos, factor de 1.ª classe em Oliveira do Bairro; José Simões, factor de 2.ª classe em Vila Nova de Gaia e Alexandre Letra, auxiliar no Depósito de Máquinas da Régua.



**N.º 10**

**QUE ESTAÇÃO É ESTA ?**

Deve por isso continuar a evitar-se as duplicações desnecessárias entre o caminho de ferro e a estrada, apontando-se a conveniência de aquele renunciar a explorar serviços que podem muito bem ser levados a cabo, mais economicamente, pelo transporte em automóvel.

\* \* \*

É legítimo esperar que a árdua tarefa de coordenação de transportes que a comissão vai cumprir, se desenvolva paralelamente com a política de fomento de comunicações do País, — por seu turno integrada na política, mais vasta, de fomento de todo o conjunto nacional — isto é, que ao procurar eliminar-se, como se depreende da intenção ministerial, modalidades de transporte repetidos em zonas de tráfego deficitário, não se deixe de ter bem presente a necessidade imperiosa de dotar a Nação com uma mais completa e eficiente rede de transportes de caminho de ferro e de

estrada. De resto, recorda-se a afirmação do Ministro das Comunicações, há anos, ao referir-se ao Plano de Fomento: «Interessa à economia nacional que nenhuma riqueza fique por explorar e que nenhum aglomerado populacional permaneça isolado por falta de transportes».

## **SINDICATO DOS FERROVIÁRIOS DO SUL DE PORTUGAL**

**(P. M. T. V. O. S. R.)**

São os seguintes os novos corpos gerentes para o triénio de 1957-1959:

*Assembleia Geral* — Presidente, Amadeu Ramos; Secretários, Eduardo Marques e António Matos Miranda; Substitutos, Manuel Coelho da Cruz e Frederico dos Santos.

*Direcção* — Presidente, Joaquim José Pedro; Secretário, Artur Gomes; Tesoureiro, Américo Simões; Vogais, António Duarte e António João; Substitutos, José dos Santos Gonçalves, Eduardo Martinho Guerreiro, Eduardo Sebastião Guita e António José Menor.

# Apontamentos FEMININOS

## notas e modas



Por CAROLINA ALVES

### Começara a Primavera...

Começara a Primavera plena de mocidade e graça.

O ar está mais purificado com a exuberância e perfume primaveril.

Que o Novo Ano Zodiacal, começado a 21 de Março, seja mais benévolos e propício para nós que o ano passado!

A terra espera as bênçãos fecundadoras da Lua e os beijos doirados do Sol, com entusiasmo... Os campos começam a cobrir-se de flores, as árvores de frutos, e os passarinhos esvoaçam no ar e cantam de alegria nos ninhos.

Toda a Natureza rejuvenesce de esperanças e de júbilo. E nós participamos concomitantemente desta felicidade. Agradeçamos a vida ao Criador! É preciso que a saibamos compreender. Comecemos, pois, por ser optimistas e generosos uns para com os outros, como Deus é para conosco.

Se alguma nuvem estreitar os nossos horizontes, melhor será mudarmos de óculos, se eles nos fazem ver escuro.

A esperança, a fé em Deus, a concepção de ideias felizes, ajudadas por vontade forte, promovem o êxito e a paz de consciência.

Os pensamentos elevados espiritualizam e enobrecem a alma.

«A mente do homem é força polerosa quando se harmoniza com a Lel Divina».

Ora, a Lei Divina manda que amemos ao próximo como a nós próprios, que o forte auxilie e proteja o fraco como irmão, que acabe o egoísmo, o orgulho, a injustiça, — numa palavra — que cumpramos os nossos deveres, como sagrados.

Que o Sol da Primavera, com seu poder criador, que dá vida aos prados, cor às flores e luz ao mundo, emita sobre nós os seus raios milagrosos e abra em flor a inteligência humana!...

### Como preparar uma galinha

Não se põe uma galinha a cozer sem que, primeiro, se hajam reunido, com um atilho, as pernas e as asas ao resto do corpo. Uma agulha longa, enfiada com um cordel grosso, é passada através das coxas, e fixa sobre o espinhaço. Em seguida prendem-se em baixo as duas pernas sobre o peito, passando a agulha através da garupa. A extremidade da agulha é ligada de forma que as asas e as coxas fiquem aderentes ao corpo e as pernas abaixadas.

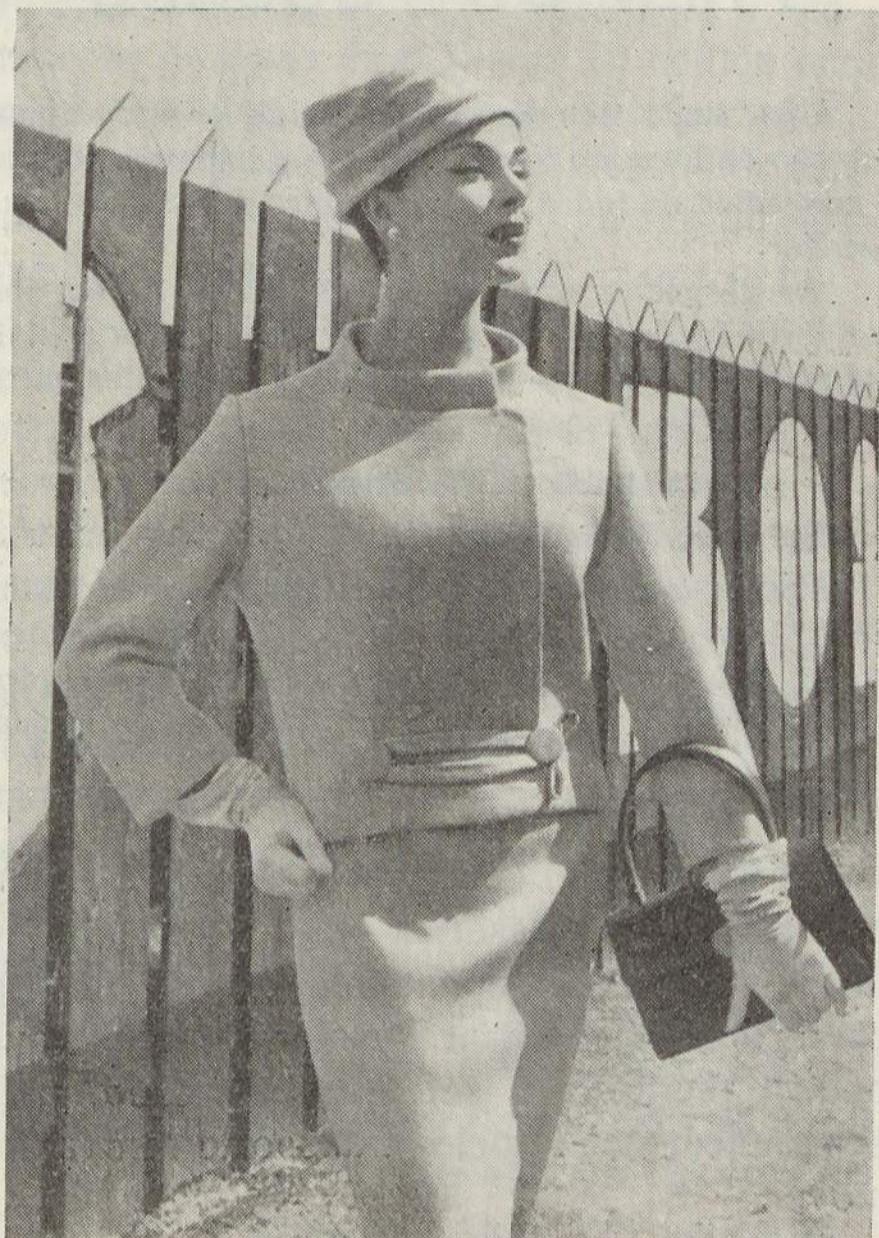
Quando a galinha deva ser assada, depois de ter assim atada, coloca-se sobre uma larga e fina fata de toucinho, para que conserve a pele delicada e macia.

### Torta de batata

Tomam-se: 4 batatas, 4 ovos, 2 colheres de farinha, sal que baste.

Cozem-se as batatas descascadas e passam-se em seguida pela máquina. Juntam-se-lhe as gemas dos ovos, a farinha, o sal. Mistura-se tudo muito bem. Finalmente, junta-se à massa as claras batidas em castelo. Deita-se a massa imediatamente num tabuleiro untado com manteiga e leva-se ao forno. Em a massa estando cozida, faz-se cair sobre um pano e recheia-se, enquanto está quente, com picado de carne, de peixe, ou até de legumes.

Enrola-se com cuidado, para não quebrar; mantém-se a torta apertada, num guardanapo, por instantes, para não se desmanchar e depois serve-se ainda quente, ou fria, consoante o gosto.



Um bonito vestido de fazenda de lã clara

### Queques

3 ovos inteiros, 1 chávena das de chá de farinha, 1 chávena de açúcar; batem-se as gemas com o açúcar; as claras, depois de batidas em castelo, adicionam-se à pasta formada pelas gemas e pelo açúcar. Em seguida junta-se-lhe a farinha, muito lentamente. Mexe-se circularmente e sempre para o mesmo lado até que a massa forme bolinhas. Coze-se em pequenas formas barradas com manteiga. Lume pouco esperto.

### Bolo rápido

Faz-se uma massa como para queques, e vai a cozer em forma grande, redonda. Depois de cozido, desenforma-se o bolo, cobre-se a parte superior com natas batidas, e enfeita-se com morangos frescos ou cerejas cristalizadas, conforme a estação.



# GRUPOS desportivos FERROVIÁRIOS

## Almoço de confraternização do G. D. Ferroviários de Campanhã

O Grupo Desportivo dos Ferroviários de Campanhã reuniu ultimamente, num almoço de confraternização, dirigentes e atletas, sendo a estes distribuídos os prémios que obtiveram nos diversos campeonatos de várias modalidades.

À festa presidiu o Dr. Valadão Chagas, delegado no Porto do I. N. T. e da F. N. A. T., que tinha à sua direita o Eng.º Sousa Pires, Chefe da 1.ª Zona de Material e Tracção; Lourenço de Moura, Presidente da União dos Sindicatos Ferroviários e Procurador à Câmara Corporativa; Artur Ferreira da Silva, Inspector dos Desportos da F. N. A. T.; Armelino Bentes, Professor de Ginástica do Grupo, e Ricardo Silva, Presidente do Sindicato dos Ferroviários do Norte (Movimento). À esquerda, sentaram-se o Eng.º Celso de Vasconcelos, Presidente da Direcção do Grupo; Dr. Manuel Ribeiro de Castro, Chefe dos Serviços Administrativos da F. N. A. T.; Gago da Graça, Inspector da 1.ª Zona de Material e Tracção e Manuel Sousa dos Santos, treinador das equipas de Andebol do Grupo.

O almoço, que decorreu num ambiente de franco entusiasmo, patenteou, uma vez mais, a solidariedade e camaradagem que a todos os do Grupo une.

Aos discursos, o Eng.º Celso de Vasconcelos aludi à actividade do Grupo e louvou os atletas pelo seu brilhante comportamento e pelo desportivismo demonstrado no decorrer dos campeonatos. Teve pa-

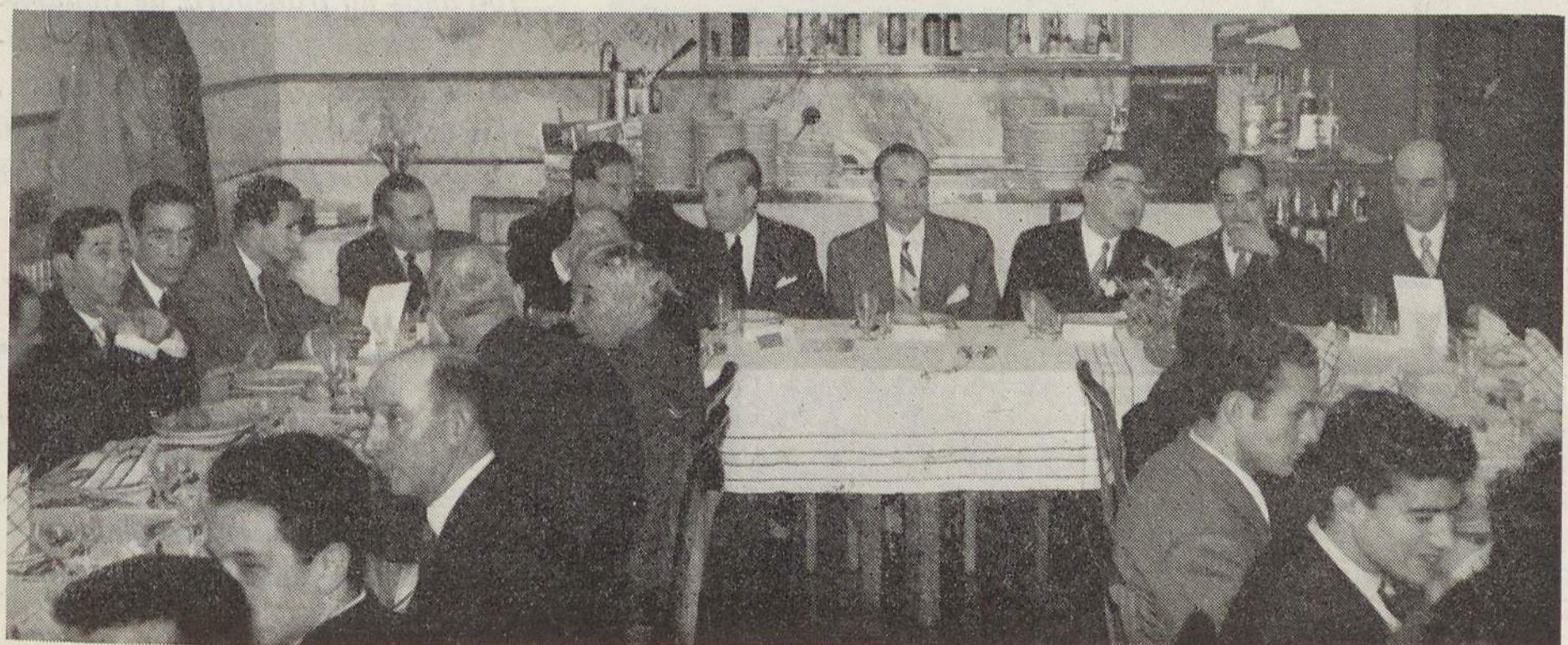
bras de particular apreço para o Dr. Valadão Chagas, e Eng.ºs Horta e Costa e Sousa Pires. Referindo-se ao *Boletim da C. P.* agradeceu a atenção que a Revista tem manifestado ao seu Grupo e pediu se desse notícia do desejo de oficialização da existência e actividade, dentro da Companhia, de todos os Grupos Desportivos Ferroviários, de molde a facilitar-se, como se impõe, a árdua tarefa dos dirigentes desportivos, concedendo-se-lhes ainda um mais amplo subsídio para assim tornar possível uma melhor e mais destacada representação dos grupos — que, no campo do desporto, defendem o bom nome da C. P. .

Seguidamente procedeu-se à distribuição de taças e medalhas aos campeões das diversas modalidades da época de 1956/57, tendo sido entregues 57 medalhas, em ouro e prata, e uma taça. Ao professor Armelino Bentes e ao treinador Gomes dos Santos, foram oferecidas duas salvas de prata em atenção aos relevantes serviços prestados à colectividade.

A encerrar a simpática festa, o Dr. Valadão Chagas agradeceu o honroso convite que lhe fizeram e louvou os dirigentes e atletas do Grupo Desportivo dos Ferroviários de Campanhã pela dedicação — nunca isenta de canseiras e sacrifícios — com que têm servido e representado o Grupo em todas as modalidades em que se têm apresentado.

## Grupo Desportivo da C. P.

Recebemos o Relatório e Contas do Grupo Desportivo da C. P., referente ao ano de 1957, pelo qual



Aspecto da Mesa de Honra

se verifica, que não apenas as actividades desportivas suscitaram as atenções da colectividade, porquanto também outros aspectos de carácter social foram preocupação dominante do Grupo, entre os quais, é de salientar, a distribuição de roupas e brinquedos aos filhos dos associados, por ocasião da quadra do Natal.

Lamentando que no capítulo desportivo apenas tenha sido possível competir no Remo, pois por motivo da reorganização dos serviços oficiais houve necessidade de suspender as secções de Basquetebol e

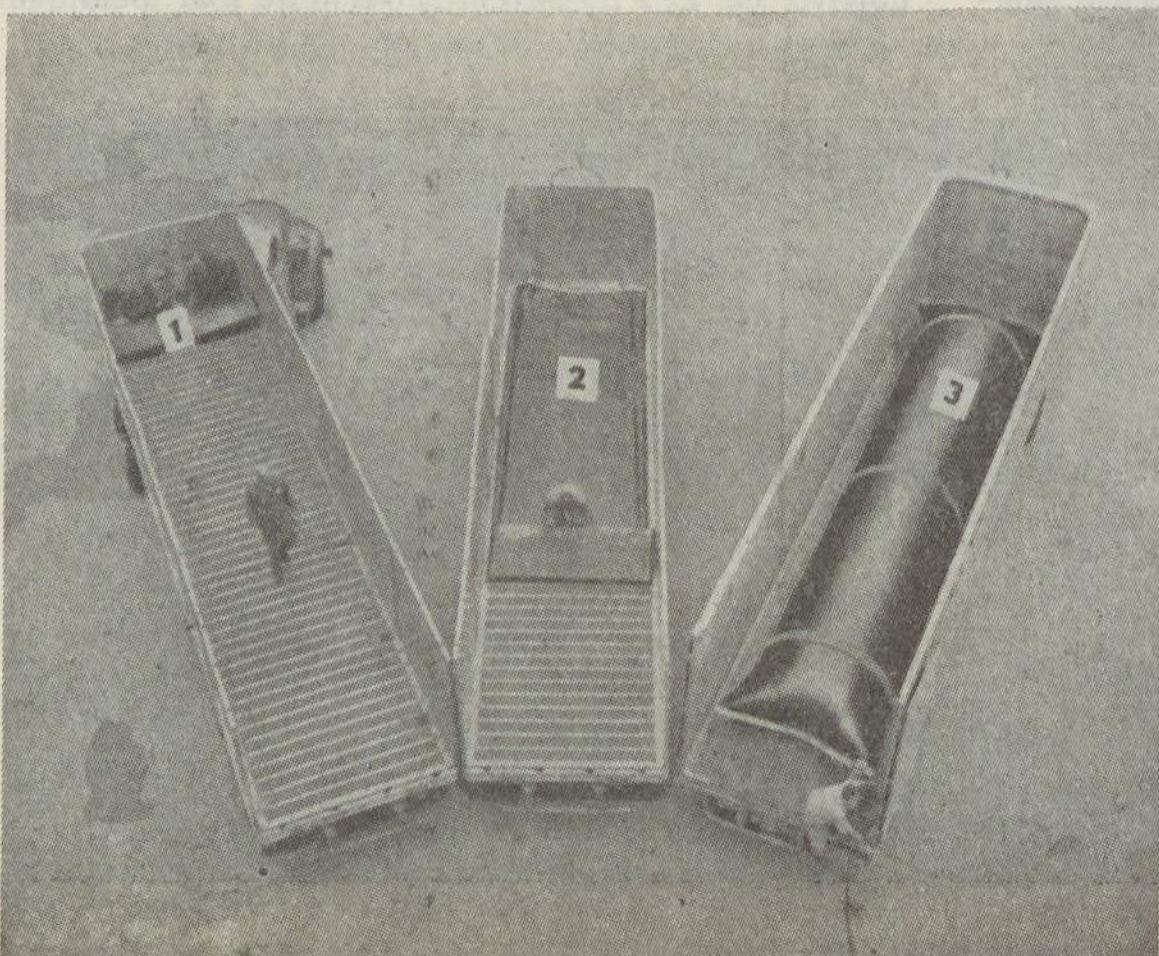


Aspecto da assistência



Outro aspecto da assistência

Futebol, o Relatório dá conta do excelente comportamento dos remadores do Desportivo da C. P., durante o ano findo, que tomaram parte nas seguintes provas: Regata organizada pelo Centro de Remo da Mocidade Portuguesa; regata promovida pelo Ginásio Vilafranquense; campeonatos regionais de júniores, em Lisboa; campeonatos nacionais de júniores, em Aveiro e regata dos Campeões, em Viana do Castelo, na altura dos festejos em honra de Nossa Senhora da Agonia.



O «Sealdtank», tubo contentor gigante, em tecido de borracha especial, para transporte de líquidos de qualquer natureza — mesmo corrosivos. Produzido pela fábrica americana «Rubber Co» em 5 dimensões diferentes para capacidades de 200 a 10.500 litros, este tipo de contentores constitui um dos progressos mais notáveis realizados desde há 100 anos no transporte de líquidos.

Na nossa gravura e sobre 3 veículos vê-se: (1) o contentor vazio; o contentor vazio, estendido (2); o contentor em fase de enchimento (3).

A força viva de uma organização não aumenta com o número de empregados ou com o acréscimo de meios materiais. Aumenta sim, com o espírito que a anima!

MARMONT

# Regulamentação DISPERSA

## I — Direcção-Geral

- Ordem da Direcção-Geral n.º 334 de 30-11-957  
— Férias de 1958 (cláusula 31.ª — do A. C. T.).
- Ordem da Direcção-Geral n.º 335 de 23-1-958  
— Aquisição de produtos farmacêuticos, na Farmácia da Companhia.
- 2.º Aditamento à Ordem da Direcção-Geral n.º 332 de 23-1-958 — Utilização dos comboios de tracção eléctrica.

## II — Divisão da Exploração

### A) — Serviço do Movimento

- Comunicação-Circular n.º 895 de 15-1-1958 — Encerados afectos ao transporte de adubos.
- Ordens de Serviço da série M de n.º 654 de 23-12-957 ao n.º 673 de 31-1-958.

### B) — Serviço do Movimento (Estudos)

- Instrução n.º 2687 de 10-12-957 — Sinalização das estações de V. de Santarém, Santarém e V. de Figueira.

Instrução n.º 2688 de 3-1-958 — Circulação de comboios de serviço na via interdita quando, em via dupla, se estabeleça circulação temporária em via única, pela outra via.

Instrução n.º 2689 de 21-1-958 — Sinalização da estação de Mogofores e do ramal «Mogofores-Oliveiras».

Instrução n.º 2690 de 22-1-958 — Sinalização da estação de Queluz.

1.º Aditamento à Instrução n.º 2685 de 14-1-958 — Cantonamento automático entre Lisboa-R. e Campolide.

### C) — Serviço Comercial e do Tráfego

Carta-Imressa n.º 131 de 18-12-957 — Condicionamento no transporte de batata.

Carta-Imressa n.º 132 de 14-1-958 — Tratamento tarifário a aplicar ao transporte de mercadorias acondicionadas em sacos de papel.

Tarifa Especial n.º 4-Passageiros, de 1-1-1958  
— Bilhetes de assinaturas.

Tarifa Internacional de Mercadorias de 1-1-958, entre Portugal e Espanha — Transportes em Pequena Velocidade, em detalhe.

Tarifa Internacional de Cupões, de 1-1-958 — Passageiros e Bagagens. (T. I. C.).

Aviso ao Públíco B. n.º 250 de 14-11-957 — Condições de Transporte da Tarifa Internacional entre Portugal e Espanha.

Aviso ao Públíco B. n.º 251 de 5-12-957 — Condições de transporte da Tarifa Especial 4 — Passageiros.

27.º Aditamento ao Indicador Geral dos Ramais e Cais, de 22-1-958.

16.º Aditamento à Tarifa de Camionagem em Lisboa, de 21-1-58.

Complementos diversos à Tarifa, com Empresas de Camionagem. — Alterações e Ampliações.

### D) — Serviço da Fiscalização das Receitas

Circular n.º 1118 de 14-12-957 — Prescrições a observar na aplicação da Tarifa Especial n.º 4 — Passageiros, em vigor desde 1-1-958.

1.º aditamento ao Anexo 4 à Tarifa Internacional entre Portugal e a Inglaterra de 29-8-957.

44.º aditamento à Tarifa Geral de 31-10-957.

Aditamento à Classificação Geral de Mercadorias de 1-10-957.

12.º aditamento à Tarifa Especial n.º 3 (Passageiros) de 7-11-957.

Tarifa de Camionagem da carreira Porto Viçosa. (Reimpressão).

Complementos diversos à Tarifa, com Empresas de Camionagem. Alterações e ampliações.

### E) — Serviço da Fiscalização das Receitas

1.º aditamento à Circular n.º 101 da extinta Divisão Comercial de 20-9-957 — Quadros das distâncias (em quilómetros) com os pontos fronteiriços.

## III — Divisão da Via e Obras

Instrução de Via n.º 440 de 9-8-957 — Esclarece normas a seguir sobre a utilização da licença regulamentar do pessoal dos escritórios e oficinas.

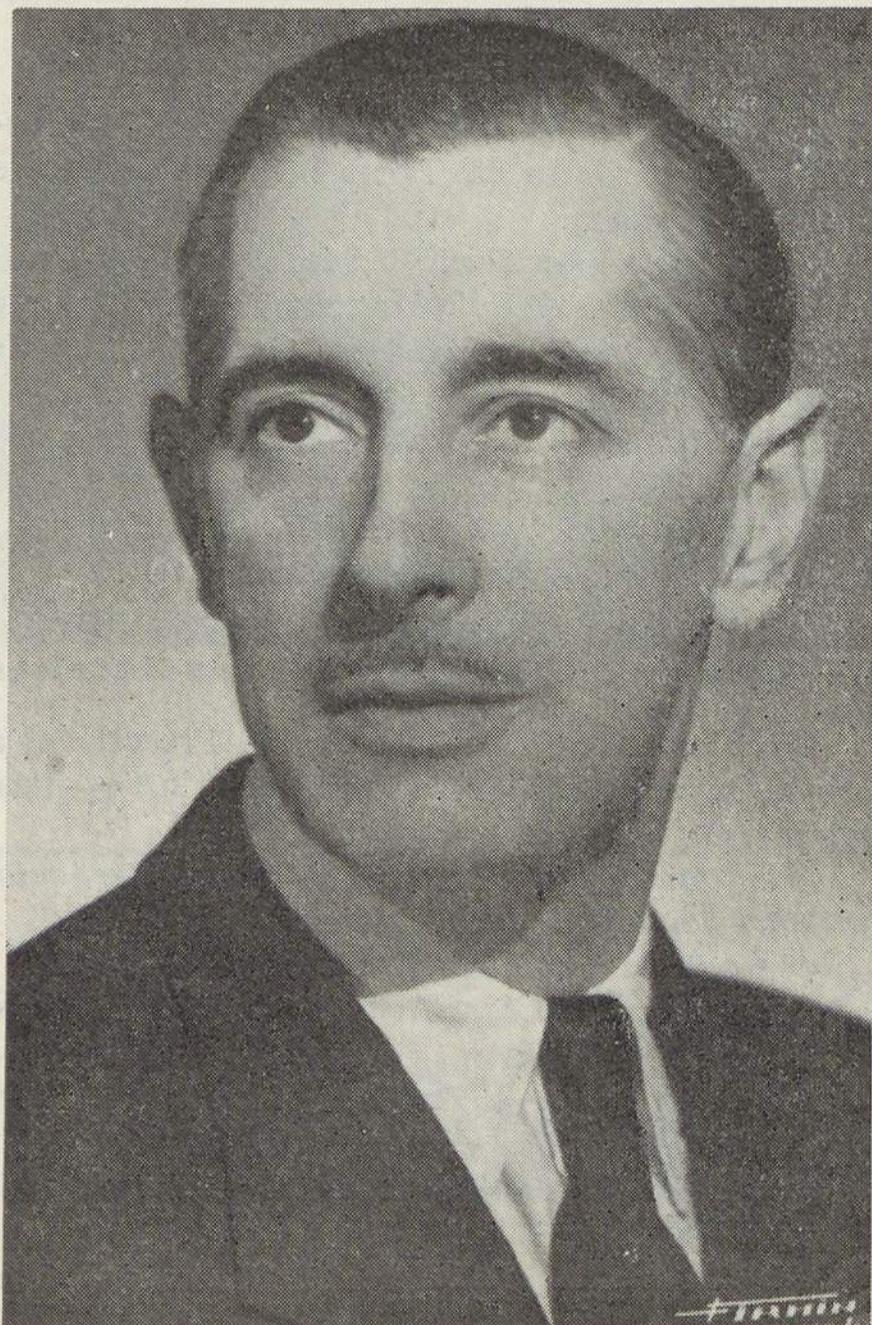
Instrução de Via n.º 441 de 26-8-957 — Esclarece normas a seguir sobre as disposições do art.º 24.º do Regulamento de Assistência.

Circular de Via n.º 3532 de 13-8-957 — Esclarece que os documentos de viagem devem ser estabelecidos na classe correspondente à categoria actual do agente.

Circular de Via n.º 3533 de 23-8-957 — Comunica que ao pessoal do «Quadro do Pessoal Auxiliar» se aplicam no tocante a licenças sem vencimento, todas as disposições em vigor para o pessoal do «Quadro Efectivo».

# Faleceu Georges Boirard

REPRESENTANTE GERAL DA COMPANHIA EM PARIS



A notícia brutal, cruel, do falecimento súbito do nosso Representante Geral em Paris, consternou profundamente todo o meio ferroviário. Georges Boirard era um funcionário excepcional, um espírito de eleição, culto, vivo, com o privilegiado condão de conseguir imediatas amizades e simpatias em todos que com ele privavam. Serviu a Companhia com inteligência e dedicação invulgares — e nele viram sempre os ferroviários portugueses um Amigo presimoso e amável, constantemente empenhado em solucionar-lhes os problemas, mesmo de natureza particular, que lhes surgissem em terra estrangeira.

Nasceu Georges Boirard em Meaux-França, em 3 de Outubro de 1902, tendo sido admitido ao serviço da C. P., em Paris, em 25 de Maio de 1918. Em 1 de Fevereiro de 1946 foi nomeado Secretário do Comité de Paris e, em 4 de Agosto de 1947, Agente Geral da Companhia naquela cidade e, por último, em 15 de Novembro de 1956, seu Representante Geral.

Entre os relevantes serviços prestados à Companhia, merecem especial menção a valiosa colaboração que deu ao Secretário-Geral nas delicadas e comple-

xas negociações que conduziram ao termo das questões, tantos anos pendentes, entre a Companhia e alguns obrigacionistas franceses, a fecunda orientação imprimida ao sector de Recepção de Materiais no estrangeiro — serviço ainda recentemente transferido de Bruxelas para Paris — e a sempre notável representação da Companhia, em numerosas reuniões e conferências ferroviárias internacionais.

Em todas estas e demais missões, Georges Boirard patenteou sempre — e de forma brilhante — valiosas qualidades de competência e dedicação pe'a Empresa que servia e de atento interesse pelos problemas que ao Caminho de Ferro respeitassem.

O Conselho de Administração, interpretando o sentimento de todos os ferroviários, aprovou, numa das suas últimas sessões, um voto de profundo pesar por tão triste acontecimento.

## Resultado dum Concurso

### QUADRO DE HONRA DOS AMIGOS DO «BOLETIM DA C. P.»

#### PROPONENTES DE ASSINATURAS

Nomes	Número de assinaturas propostas
<i>(Continuação)</i>	
21 — Alberto Valentim Simões, factor de 2.ª classe na Sociedade «Estoril» . . . . .	10
22 — Joaquim Estrompa Cansado, chefe de lanço em S. Mamede — Tua . . . . .	10
23 — Asdrúbal da Silva Santos, chefe de secção na Figueira da Foz . . . . .	10
24 — Gregório António Courela, assentador no Carregado .	8
25 — António Jacinto Guerreiro, chefe de lanço em Guimarães	8
26 — António da Cruz Bravo, servente de 1.ª classe em Lisboa-P. . . . .	8
27 — Joaquim Alberto A. Benido, factor de 2.ª classe em Vendas Novas . . . . .	7
28 — Luís Afonso Simões, chefe principal da Figueira da Foz	7
29 — Albino António Meireles, assentador em Felgar — Sabor . . . . .	7
30 — Alberto da Silva Viana, chefe de escritório em Lisboa-P.	7

*(Continua no próximo número)*

# Dos JORNALISMO

## O paradoxo da política ferroviária nos E. U. A.

O Presidente da Associação dos Caminhos de Ferro Americanos (AAR) Eng. Daniel P. Loomis, em conferência sob o título em epígrafe, teceu importantes considerações no Railroad Club de Nova York sobre política ferroviária — considerações que a própria União Internacional de Caminhos de Ferro (U. I. C.) se empenha em divulgar, com natural interesse. É que, muito embora as notáveis ideias expostas digam particularmente respeito ao «clima» ferroviário estadunidense, elas têm, em alguns aspectos, inteira aplicação às condições de vida dos caminhos europeus.

Na impossibilidade de transcrevermos, pela grande extensão, a totalidade das bem fundamentadas e lógicas palavras do Eng. Loomis, apresentamos aos nossos leitores este pequeno resumo :

Os caminhos de ferro possuem a vantagem, bem própria, de poderem transportar elevada tonelagem de mercadorias e avultado número de passageiros, por um mínimo de combustível, de material e de pessoal, o que traduz a efectivação de um transporte realizado por custo de produção extremamente baixo, por unidade de tráfego.

A capacidade de transporte de um caminho de ferro, como se sabe, pode ser momentaneamente aumentada, sem qualquer acréscimo proporcional de equipamento. Bastará meter mais carga num vagão, atrelar mais vagões a um comboio e fazer circular mais comboios, por dia, em distâncias cada vez mais longas, até se atingir o limite superior

da elasticidade de rendimento. Um tal acréscimo de tráfego não ocasiona, como à primeira vista se supõe, aumento proporcional das despesas de exploração. Isso, porque o custo por unidade de tráfego diminui, à medida que o volume de matéria transportada aumenta.

Os restantes meios de transporte — referimo-nos em particular ao automóvel e ao avião — têm igualmente as suas vantagens próprias, muito importantes e muito notáveis, mas as vantagens mais ponderáveis — com projecção de enorme grandeza no ponto de vista de concorrência — são as vantagens artificiais de que gozam. De mais, os caminhos de ferro nem sempre podem pôr em aplicação — e em absoluto — as vantagens intrínsecas que possuem, até porque nem sempre existem igualdades de regimes e de políticas tarifárias a adoptar.

O resultado final é que os caminhos de ferro estão perdendo e continuam a perder extraordinário tráfego em proveito exclusivo dos seus mais próximos competidores e numa medida tal que dificilmente podem ganhar o mínimo, para, também num mínimo, poderem tornar-se modernos e eficientes. É este — curioso e estranho paradoxo da nossa época — o paradoxo da nossa política de transportes. A existência dum meio de transporte ideal para deslocação de pessoas e bens, muito mais eficaz e económico, quando funciona em pleno, que qualquer outra forma de transporte — mas que vê sucessivamente fugir-lhe todo o seu alimento em proveito dos seus competidores. Há unanimidade em reconhecer-se-lhe benefícios, e há unanimidade em privar-se-lhe os recursos.

Uma radical modificação da conjuntura

# NOTICIÁRIO *Universal*

Com o falecimento de Georges Boirard, a Representação Geral da Companhia em Paris ficará, a título provisório, a cargo do Inspector João Frederico Pires, do Serviço Comercial e do Tráfego, que para o efeito já se encontra em Paris.

— De ano para ano vem aumentando a utilização, por parte do público, dos comboios «Foguetes». As médias diárias de passageiros em 1956 e em 1957 foram respectivamente de 352 e 382.

— Passou a desempenhar as funções de presidente da Direcção do Sindicato dos Ferroviários do Sul de Portugal (Movimento), o revisor de material da estação do Barreiro, Joaquim José Pedro que assim substitui o telegrafista, da mesma estação, Sebastião José Barreiros.

— Na linha de Sintra, após a electrificação, verificou-se importante aumento de passageiros transportados. A receita bruta de 1956 para 1957 passou de 19 629 contos para 25 859 ou sejam mais 6 230 contos. É curioso assinalar que a receita actual da linha de Sintra representa hoje 68 % da receita da linha do Estoril — cuja exploração é considerada óptima.

— Realiza-se no Porto, nos próximos dias 24 e 25 do corrente, mais uma reunião anual da Conferência de Horários de Caminhos de Ferro Portugal-Espanha-França, abreviadamente designada por P. H. F.. As sessões de estudo realizar-se-ão no palácio da Associação Comercial do Porto.

— No Relatório e Contas dos Armazéns de Viveres da C. P., referente ao exercício de 1957, verifica-se que o movimento de vendas atingiu 40.564.469\$10. Os lucros líquidos foram de 363.444\$95.

desfavorável verificada actualmente no tráfego ferroviário levará, sabemos, muito tempo; constituirá uma tarefa ingrata e difícil; exigirá muito talento da parte dos nossos governantes. Mas creio, firmemente, — acentua o Eng. Loomis — que ela acabará imperiosamente por se fazer, além de tudo o mais, porque o transporte por caminho de ferro é tão imprescindível para o incremento da produtividade e segurança da nação americana que não pode de forma alguma manter-se a negligência de lhe coartar, como até aqui, meios de que ele absolutamente precisa para a sua existência física e financeira.



I

## Duas Palavras...

A Filatelia constitui hoje entretenimento primacial de muitos. Seu contributo é notável no aspecto cultural, pois a produção de selos abrange hoje todos os ramos do saber. Daqui a razão da presença desta Secção neste Boletim — órgão cultural do pessoal da C. P.

## Temática Ferroviária

Comemorativos do Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal. Desenhos do arquitecto Frederico George. Impressão em Off-set da Casa da Moeda.



Taxas de 1\$00 e 2\$50 mostrando uma locomotiva de 1856 e a cerimónia da bênção; e de 1\$50 e 2\$00 reproduzindo um comboio eléctrico. Tiragem de 7 milhões o selo de 1\$00, e de 1 milhão cada um dos restantes. Cotação Yvert — 210 francos.

## Marcofilia



No dia 28 de Outubro de 1956 foram aplicados os carimbos referentes a: 1.ª Exposição Filatélica da Temática de Caminhos de Ferro, e Primeiro dia de circulação da série (Lisboa e Porto).

## Recenseamento Filatélico —

Desejam permutar:

Portugal, Ultramar, Europa e Aviação Mundial — ANTÓNIO BORGES DE BRITO. Rua Dr. António José de Almeida, 20 — Barreiro.

Caminhos de Ferro e Desportivos por Universais. — ANTONIO NASCIMENTO PINTO — Rua Josefa de Óbidos, 16 - 3.º Dt.º — Lisboa.

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

**TODOS OS ARTIGOS  
EM BORRACHA PARA:**

Caminhos de Ferro, Automóveis,  
Desportos, Bicicletes, Regas, Chupadores,  
Trasfegas, Bazar, Higiene,  
Pulverização de vinhas, Ménage,  
Hospitais, etc.

**FÁBRICA DE BORRACHA**

**Companhia Portuguesa  
de Alpargatas, Lda.**

Calçado vulcanizado e com piso de  
corda, tacões e solas de borracha

**Rua dos Lusíadas, 5**

Telefone 637021

**L I S B O A**

**Pastelaria Benard**

**CHIADO - LISBOA**



**RESTAURANTE  
SALÃO DE CHÁ**

Banquetes em Salões Especiais  
Casamentos

Deslocações para qualquer  
parte do País

**104, Rua Garrett, 106**

**L I S B O A**

**JOAQUIM VICENTE  
ALBOGAS**

Serração de mármores e pedreiras mecanizadas

Máquinas de cortar e polir  
mármores

**Exportação de mármores**

«NADA EXISTE NO MUNDO  
QUE SUPLANTE OS MÁRMORES  
NA SUA ETERNA  
BELEZA»

**Casa fundada em 1885**

Telefone: 097 011

Telegramas: ALBOGAS

**PERO PINHEIRO**

**Thomaz dos Santos, Lda**

ARMAZENISTAS - IMPORTADORES

**Grande existência a preços  
de concorrência**

Ferros - Aços - Tubos - Arames  
Metais - Folha de Flandres

VENDAS PARA TODO O PAIS  
ILHAS E ULTRAMAR



Telef.: 058194 - SACAVÉM

Telef.: 22046 e 22047 CALDAS

Apartado 14 - CALDAS

**CALDAS DA RAINHA**

# JOHN W. NOLTE LIMITADA

CASA FUNDADA EM 1898

Av. da Liberdade, 222 — LISBOA

Caixa Postal 92

Telefones: 581 56 - PPC - 3 linhas

End. Telegráfico: ETLON

//

## IMPORTAÇÃO:

Máquinas para a indústria de malhas, lãs e outras matérias-primas para a indústria têxtil. Produtos Químicos. Cabos de aço. Correntes de ferro e aço. Aços, estanho, ferro e zinco. Folha-de-flandres, chapas e tubos galvanizados. Alumínio em chapas, discos, cavilhas e tubos. Bronze, cobre e latão. Feltros betuminosos e alcatroados. Pelicas e calxes. Cerdas e crinas, etc.

## EXPORTAÇÃO:

**Lãs, Conservas de Peixe, Cortiças, Madeiras (para caixas), etc.**

- Fundição de ferro e metais não ferrosos
- Construções metálicas e mecânicas
- Reservatórios para todas as capacidades
- Pontes rolantes, Guindastes e Guinchos

# SONORTE

**Sociedade de Estruturas Metálicas do Norte, S. A. R. L.**

Rua Justino Teixeira, 464

**PORTO**

Telefs. 53145 / 6

*Consulte*

**SODIL**

RUA DOS DOURADORES, 192-1.º ESQ. - LISBOA

TELEF. 366325

## Para iluminação fluorescente

Lâmpadas de arranque normal e de arranque instantâneo

Suportes estanques «INGSTE»

Balastros «ALFA» de factor de potência normal e de alto factor de potência

Armaduras para iluminação

# ALFREDO ALVES & C.ª (FILHOS)

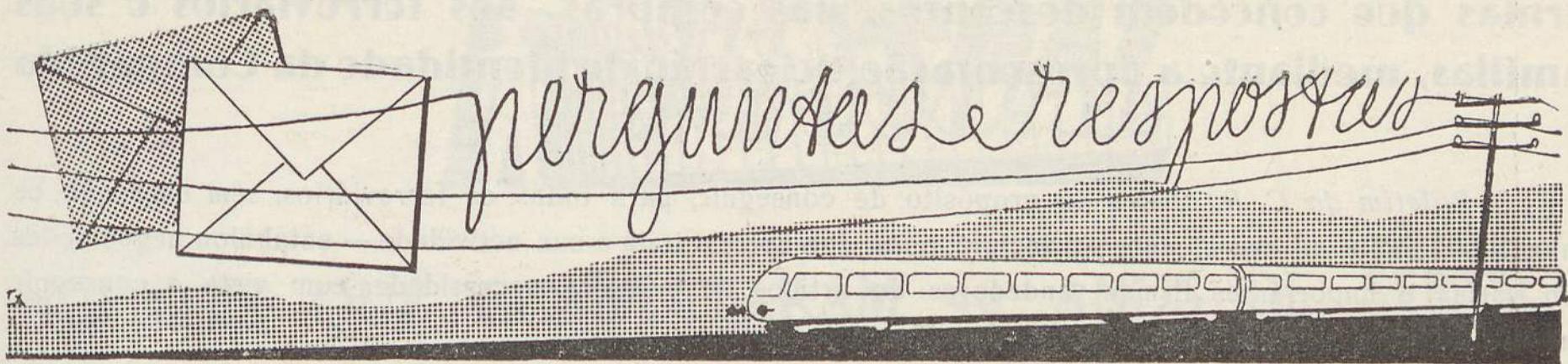
ENGENHEIROS CONSTRUTORES

e Fábricas Vulcano e Colares

- CONSTRUÇÕES MECÂNICAS
- FUNDIÇÃO DE AÇOS NORMAIS E ESPECIAIS
- FUNDIÇÃO DE FERRO
- CALDEIRARIA E FORJAS
- LABORATÓRIOS PRIVATIVOS DE ANÁLISES

Colaborou na electrificação das linhas da C. P., fornecendo através da «SORFAME» peças em aço vasado e de liga para automotoras e carruagens e material acessório para equipamento

**LISBOA-AMADORA**



## Divisão da Exploração

### Serviço do Movimento

**Pergunta n.º 264/Cons. n.º 2005** — Pelo 2.º Aditamento à Instrução n.º 2607 o sinal de via livre a apresentar aos comboios, é a bandeira verde desenrolada.

Agradecia informar-me como deve proceder um chefe de estação que, ao apresentar o sinal de via livre a um comboio sem paragem, e que por motivo de força maior seja necessário originar a paragem imediata do referido comboio.

Deverá ser portador também da bandeira vermelha, ou empregará os sinais de recurso?

**Resposta** — Se tivesse ponderado o caso que apresenta, facilmente encontrava a sua resolução, porquanto, o chefe que apresenta o sinal de via livre a um comboio que passa na sua estação sem paragem, deve ter também em seu poder a bandeira vermelha, para utilizar no caso de necessidade; procedimento este que também deve ser adoptado pelos agulheiros que dão entrada àqueles comboios.

### Serviço da Fiscalização das Receitas

**Pergunta n.º 316/Cons. n.º 1849** — Agradeço dizer-me se o processo de taxa a seguir indicado, está certo. Pequena velocidade, de Entroncamento para Mafra, 25 cavalos.

Requisição do Ministério do Exército.

O expedidor pediu na declaração de expedição que não deseja carregar mais do que a lotação em cada piso.

Distância 141 kms.

Tarifa Geral com a redução de 10 % em 3 pisos (24 cavalos) e de 50 % no total.

$$\text{Preço } \frac{(101\$50 - 10\$15) \times 24}{2} = 1.096\$20$$

$$\text{» } \frac{101\$50 \times 1}{2} = 50\$75$$

$$\text{Manutenção } \left\{ \begin{array}{l} 3 \text{ pisos, } 20\$00 \times 3 \\ 1 \text{ cavalo } 1\$50 + 1\$50 \end{array} \right. = \left\{ \begin{array}{l} 60\$00 \\ 3\$00 \end{array} \right.$$

$$\text{Desinfecção } \left\{ \begin{array}{l} 3 \text{ pisos, } 30\$00 \times 3 \\ 1 \text{ cavalo} \end{array} \right. = \left\{ \begin{array}{l} 90\$00 \\ 2\$50 \end{array} \right.$$

$$\text{Registo } \dots \dots \dots \dots \dots = 3\$00$$

$$\text{Aviso de chegada } \dots \dots \dots \dots \dots = 5\$00$$

$$\text{Arredondamento } \dots \dots \dots \dots \dots = \$05$$

$$\text{Total } \dots \dots \dots \dots \dots = 1.310\$50$$

**Resposta** — Está certo o processo de taxa apresentado.

Note-se que em casos desta natureza, devem ser solicitadas ao expedidor tantas declarações de expedição quantos os vagões a utilizar.



**Pergunta n.º 317/Cons. n.º 2046** — Dois passageiros (irmãos) pretendem despachar uma motocicleta de um só assento, para o que apresentam dois bilhetes.

Poderá efectuar-se o despacho com os dois bilhetes dando-lhes a concessão de 60 kgs?

Na minha opinião entendo que sim, no entanto há quem discorde de tal, por a motocicleta possuir um só assento.

Agradeço o favor de ser esclarecido.

**Resposta** — Desde que o assento da moto comporte dois passageiros e no respectivo bilhete passado pelos Serviços de Viação conste a indicação «Um lugar», o que quer dizer que pode viajar outra pessoa além do condutor, podem ser aceites dois bilhetes e dada a gratuitidade de 60 quilogramas.

## AMARANTE — Um grande cartaz turístico da região nortenha

Em artigo da autoria do Dr. Rogério Torroais Valente, publicado neste *Boletim*, de Novembro último, glosava o autor, em judiciosas considerações de ordem turística, a propósito de Amarante e região turística circunvizinha, a necessidade imperiosa de se reconhecer que a ridente Zona, enamorada pelo Tâmega, possui todas as condições para constituir um grande cartaz turístico da região nortenha. Que assim é, reconhece-o também o Governo, através do Decreto-Lei n.º 41 533, acabado de publicar, pelo qual cria a região de turismo da serra do Marão, constituída pela área dos Conselhos de Amarante, Baião, Celorico de Basto, Marco de Canavezes, Mesão Frio, Mondim de Basto e Vila Real.

Ao registarmos esta notícia, fazemo-lo gostosamente, sobretudo por ela vir ao encontro duma opinião expressa por distinto colaborador nosso nas colunas deste *Boletim* — opinião que encontra, assim, ampla justificação, no reconhecimento oficial de que se dá notícia.

## Firmas que concedem descontos, nas compras, aos ferroviários e suas famílias, mediante a apresentação do cartão de identidade da Companhia

O Boletim da C. P. dentro do propósito de conseguir, para todos os ferroviários, sem exceção, os maiores benefícios ao seu alcance — princípio, aliás, que norteia toda a sua actividade — entabulou negociações com várias e importantes firmas vendedoras de artigos de primeira necessidade, com vista a conseguir destes, descontos apreciáveis nas vendas das suas mercadorias.

Podemos já assim indicar os nomes de alguns desses estabelecimentos — cujo número estamos tentando ampliar — a quem consignamos aqui, publicamente, o nosso penhorado agradecimento pelas facilidades com que quiseram distinguir os agentes do Caminho de Ferro.

Designação dos artigos	Descon-	Nomes das Firmas	Moradas
Alfaiataria . . . . .	20%	Casa Coelho Dias. . . . .	Rua dos Sapateiros, 92, 1.º . LISBOA
Artigos eléctricos . . . . .	25%	Electro-Rádio Oceano, L.da . .	Rua dos Bacalhoeiros, 123 . LISBOA
Artigos fotográficos . . . . .	15 e 20%	Granfoto—Laboratório Fotográfico — Américo Couto, Ltd. <sup>a</sup>	Rua do Ouro, 292, 4.º, Esq. <sup>o</sup> LISBOA
» » . . . . .	15%	Roiz, Limitada . . . . .	Rua Nova do Almada, 82, 84 LISBOA
Camisaria . . . . .	15%	Casanova . . . . .	Praça da Figueira, 8-A e Rua da Palma, 69 . . . . . LISBOA
Diversos . . . . .	10%	Armazéns Grandela, L.da . .	Rua Áurea, 205 . . . . . LISBOA
Diversos . . . . .	5 e 10%	Grandes Armazéns do Chiado	Rua do Carmo, 2, . . . . . LISBOA
Drogas . . . . .	10 a 20%	Drogaria do Rosário, Ltd. <sup>a</sup> . .	Rua do Rosário, 130 . . . . . PORTO
Fanqueiro e retroseiro . . . . .	10%	Armazéns do Rossio . . . . .	Praça D. Pedro IV, 78/80 . LISBOA
Fazendas de lã . . . . .	variáveis	Braz & Monteiro . . . . .	COVILHÃ
» » » , etc. . . . .	15%	Lanalgo Limitada . . . . .	Rua de Santa Justa, 42 . LISBOA
Ferragens e louças . . . . .	10%	Cordeiro Pinheiro & C. <sup>a</sup> , Ltd. <sup>a</sup> . .	Rua das Flores, 304 . . . . . PORTO
Guarda-sóis . . . . .	10%	António Alves Rodrigues. . .	Rua do Almada, 490 . . . . . PORTO
Lanifícios . . . . .	20%	Suprema . . . . .	Rua dos Fanqueiros, 77, 79 . LISBOA
Madeiras e tintas . . . . .	5 a 10 %	Manuel de Barros Pedroso Herdeiros. . . . .	L. S.to António da Sé, 14, 18 LISBOA
Malas, pastas, etc. . . . .	15 %	Eurico Santos . . . . .	Rua da Prata, 234, 1.º . LISBOA
Malhas, meias, chapéus, camisaria, rouparia, retrosaria, etc. . . . .	15%	Eduardo Martins & C. <sup>a</sup> , L.da . .	Rua Garrett, n. <sup>os</sup> 1 a 11 . . LISBOA
Malhas, Nylons, etc. . . . .	10 %	Salomé . . . . .	Rua dos Correeiros, 132, 154 LISBOA
Mobilias . . . . .	variáveis	Marcenaria Santos, Ltd. <sup>a</sup> . .	OLIVEIRA DE AZEMEIS
Óptica . . . . .	15%	Casa dos Óculos . . . . .	Rua da Mouraria, 80/82 s/loja LISBOA
» . . . . .	40%	Hilário Alves . . . . .	Rua do Carmo, 69, 2.º, Dt. <sup>o</sup> LISBOA
» e artigos fotográficos . . . . .	25 e 30%	I. Gonçalves & Silva . . . . .	Rua Eugénio dos Santos 9, 2.º, E. . . . . LISBOA
Óptica . . . . .	40 e 25%	Machado — Oculista . . . . .	Tr. de Santo Antão, 14, 1.º . LISBOA
» . . . . .	20 a 40%	Oculista de Lisboa, Ldt. <sup>a</sup> . .	Rua da Madalena, 182, B. . LISBOA
» . . . . .	10 e 30%	Óptica Restauradores, Ltd. <sup>a</sup> . .	Praça dos Restauradores, 13, 1.º . LISBOA
Papelaria . . . . .	10%	Papelarias Emílio Braga & C. <sup>a</sup> , L.da . .	Rua da Madalena, 40, 44; Rua Alexandre Herculano, 41-C e Avenida de Roma . LISBOA
Pastelaria. . . . .	10%	Bufete da Estação e Casa do Gato Preto . . . . .	Estação de CALDAS DA RAINHA
Perfumarias . . . . .	10%	Drogaria Açorian a . . . . .	Rua da Prata, 90, 101 e 103 . LISBOA
Relojoaria. . . . .	Preços de Armazém	Vouga, Limitada . . . . .	Rua da Assunção, 40, 2.º . LISBOA
Relojoaria e ourivesaria	10%	Relojoaria Zenith . . . . .	Rua Marquês da Fronteira, 82-C . . . . . LISBOA

## AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



*António Silveira* — Subchefe do distrito 125/6.<sup>a</sup> (Castelo Novo) — Foi admitido como assentador em 1/6/917 e promovido a subchefe de distrito em 21/4/924.



*Manuel Ferreira Duarte* — Servente de 1.<sup>a</sup> classe em Campanhã. Admitido como carregador eventual em 4 de Dezembro de 1917, nomeado carregador em 1 de Julho de 1927, a agulheiro de 3.<sup>a</sup> classe em 21 de Agosto de 1928, a agulheiro de 2.<sup>a</sup> classe em 21 de Janeiro de 1930, e a capataz de manobras de 2.<sup>a</sup> classe em 1 de Novembro de 1943. Em virtude do A. C. T., passou a servente de 1.<sup>a</sup> classe, a partir de 1 de Julho de 1955.



*Francisco Tavares* — Servente de 1.<sup>a</sup> classe em Barreiro. Admitido como carregador adventício em 28 de Dezembro de 1917, passou a carregador em 1 de Outubro de 1929. Em virtude do A. C. T., passou a servente de 1.<sup>a</sup> classe, a partir de 1 de Julho de 1955.



*Francisco José dos Santos* — Servente de 1.<sup>a</sup> classe em Ancora Praia. Admitido como carregador eventual em 11 de Dezembro de 1917, nomeado carregador em 16 de Maio de 1925, e a guarda de estação em 21 de Janeiro de 1935. Em virtude do A. C. T., passou a servente de 1.<sup>a</sup> classe, a partir de 1 de Julho de 1955.



*Rodrigo Ferreira* — Servente de 1.<sup>a</sup> classe em Campanhã — Admitido como carregador eventual em 8 de Dezembro de 1917, nomeado carregador em 1 de Julho de 1927. Em virtude do A. C. T., passou a servente de 1.<sup>a</sup> classe, a partir de 1 de Julho de 1955.

*Victorino da Costa* — Assentador do distrito 87/1.<sup>a</sup> (Benfica) — Foi admitido como assentador em 21/6/917 e passou a assentador de 1.<sup>a</sup> classe em 1/7/955.



*Alexandre Ribeiro* — Agulheiro de posto em Campanhã. Admitido como carregador eventual em 8 de Dezembro de 1917, foi nomeado carregador em 21 de Julho de 1927, a agulheiro de 3.<sup>a</sup> classe em 21 de Agosto de 1928, a agulheiro de 2.<sup>a</sup> classe em 1 de Novembro de 1943, a agulheiro de 1.<sup>a</sup> classe em 1 de Fevereiro de 1946, e a agulheiro de cabine em 1 de Janeiro de 1950. Em virtude do A. C. T., passou a agulheiro de posto, a partir de 1 de Julho de 1955.



*António de Oliveira* — Servente de 1.<sup>a</sup> classe em Marco. Admitido como carregador eventual em 20 de Dezembro de 1917, foi nomeado carregador em 1 de Julho de 1927. Em virtude do A. C. T., passou a servente de 1.<sup>a</sup> classe, a partir de 1 de Julho de 1955.



*João Monteiro Bonifácio* — Servente de 1.<sup>a</sup> classe em Campanhã — Admitido como carregador eventual em 15 de Dezembro de 1917, nomeado carregador em 1 de Julho de 1927. Em virtude do A. C. T., passou a servente de 1.<sup>a</sup> classe, a partir de 1 de Julho de 1955.



*José Cidra* — Servente de 1.<sup>a</sup> classe em Campanhã — Admitido como carregador eventual em 1 de Dezembro de 1917, e foi nomeado carregador em 1 de Julho de 1927. Em virtude do A. C. T., passou a servente de 1.<sup>a</sup> classe, a partir de 1 de Julho de 1955.



# AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



*Alexandre Bento* — Chefe de distrito 42 — Castelo de Vide. Quando seguia para o trabalho verificou que ao Km. 226,400 — R. de Cáceres, se encontrava uma junta de carris com as barretas partidas. Estando na hora da aproximação do comboio n.º 2004 (Lusitânia-Expresso) correu ao seu encontro, fazendo-o parar às 7h - 22 ao Km. 227,400, evitando assim com a sua diligente actuação um possível acidente ao citado comboio.



*Rogério Augusto Pão Mole* — Auxiliar da estação de Barreiro n.º 003228, encontrou numa carruagem do C.º n.º 8012 do dia 27 de Novembro do ano passado, uma pasta contendo a importância de 2.510\$00, que prontamente entregou ao chefe daquela estação.

*José da Cruz Leal* — Factor de 2.ª classe da estação de Coimbra, n.º 001813, encontrou, quando chefiava a automotora n.º 628 de 30 de Junho do ano findo, uma mala de mão de senhora contendo um par de brincos, um portamóedas com 251\$30, um envelope com 1.000\$00, um relógio, um broche e diversos, que prontamente entregou ao chefe da estação de Serpins.



*António Pinto da Silva* — Chefe do distrito 421 (Penafiel), que apesar de se encontrar nas suas horas de descanso, prontamente anuiu em colaborar nas diligências para a descoberta e detenção do autor do furto duma remessa, da estação de Penafiel.



## João Alves Mendes

A expansão do *Boletim da C. P.* tem continuado a crescer, mercê do interesse de vários dos seus numerosos assinantes na angariação de novas assinaturas.

Justo é de assinalar a extraordinária colabora-



ção prestada ao *Boletim* pelo chefe da estação da Cruz Quebrada, João Alves Mendes, que entre os seus colegas da Sociedade «Estoril» tem propagado a revista, conseguindo, até agora, propor 68 novos assinantes.

## AGRADECIMENTO

Camilo Lopes, chefe de secção do Serviço de Fiscalização das Receitas, vem manifestar, por intermédio deste Boletim, a sua imperecível gratidão ao Ex.<sup>mo</sup> Sr. Dr. Luís Barata, pela inexcedível dedicação demonstrada, aliada à elevada proficiência com que o tratou na sua grave enfermidade.

## SUMÁRIO

### INSTRUÇÃO PROFISSIONAL

O «MONOCARRIL» — FORMA DE TRANSPORTE DO FUTURO ?, pelo Dr. Élio Cardoso

MATOSINHOS — E O SEU PRIMEIRO CAMINHO DE FERRO, por António Rodrigues Coutinho

DELEGAÇÃO TURÍSTICA DOS FERROVIÁRIOS LOUVORES

COORDENAÇÃO DOS TRANSPORTES TERRESTRES — REVISÃO DO ACTUAL REGIME

OS NOSSOS CONCURSOS

NOTAS & MODAS, por Carolina Alves

GRUPOS DESPORTIVOS FERROVIÁRIOS

REGULAMENTAÇÃO DISPERSA

FALECEU GEORGES BOIRARD

RESULTADO DUM CONCURSO

DOS JORNais

NOTICIÁRIO DIVERSO

PERGUNTAS E RESPOSTAS

AMARANTE — UM GRANDE CARTAZ TURÍSTICO DA REGIÃO NORTE

DESCONTOS A FERROVIÁRIOS

PESSOAL

NA CAPA: *Nova Luz (Campolide)* de Carlos Marques

Sociedades Reunidas de Fabricações Metálicas, L.º

# «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

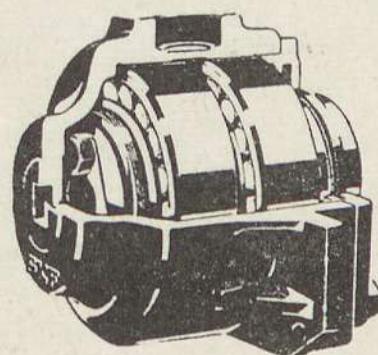
1.000.000

## 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



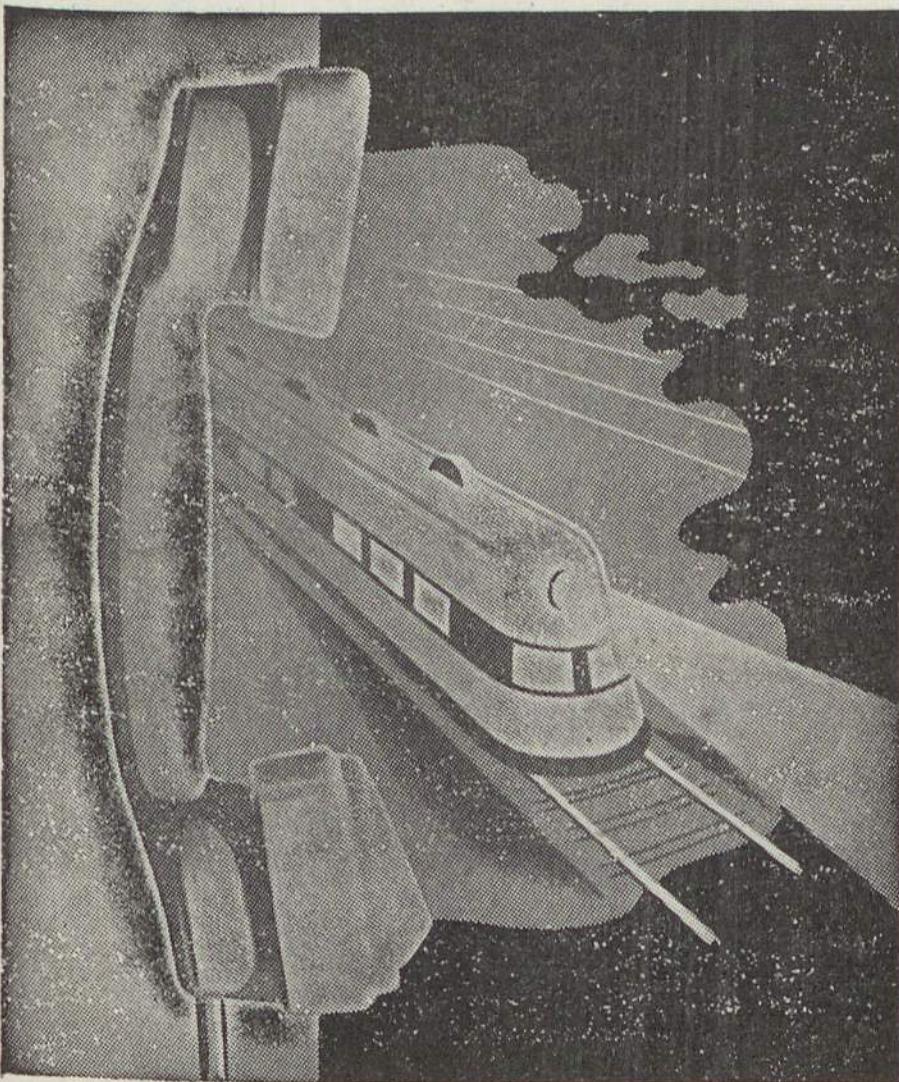
**SKF**

## SOCIEDADE SKF LIMITADA

LISBOA

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

PORTO



O Telefone ERICSSON ao serviço dos Caminhos de Ferro

SOCIEDADE ERICSSON DE PORTUGAL, LDA.  
RUA FILIPE VOLQUE, 7, 1.º — LISBOA  
Tel. (P. D. C. - 2 Linhas) - 67193 - Teleg. Ericsson

## Srs. FERROVIÁRIOS!...

Nas vossas compras de Fazendas de Lã consultem sempre:

**BRAZ & MONTEIRO — COVILHÃ**

Completo sortido para homem e senhora  
OS MAIS MODERNOS PADRÕES DE VERÃO  
Descontos Especiais — Enviamos amostras