

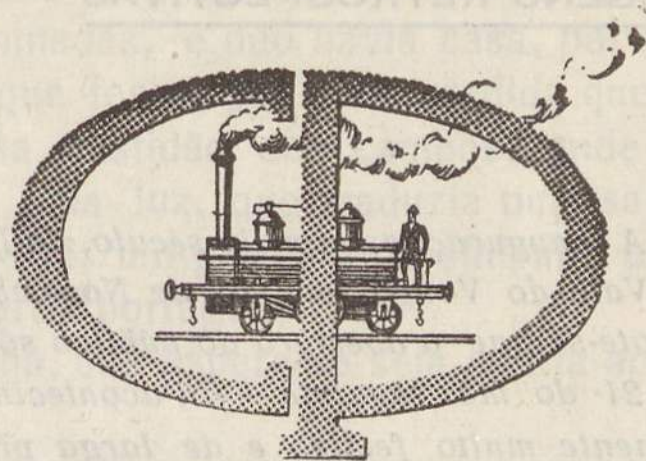


BOLETIM DA CP

DEZEMBRO 1958

NUMERO 35

Boletim^{*} da



N.º 354 • DEZEMBRO 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



os 50 ANOS do "Vale do Vouga"

*V*AI comemorar-se, no próximo dia 21 deste mês, o cinquentenário da abertura à exploração do caminho de ferro do Vale do Vouga que, como todos sabem, desde 1 de Janeiro de 1947, faz parte integrante da rede da C. P..

Ao assinalarmos com o destaque justamente merecido a data histórica que esse acontecimento representa — no tocante à via férrea, pela acção de propulsão económica, política e social que produziu, e, no que concerne às populações servidas, pelos valiosos e incontáveis benefícios que têm recolhido — compraz-nos reconhecer que hoje, como ontem, o precioso papel do caminho de ferro, como instrumento de aproximação e comunicação de pessoas e bens, se mantém imutável e insubstituível.

Abstemo-nos de enumerar aqui os múltiplos progressos operados na região do Vale do Vouga desde o advento da linha férrea que a serve. A sua fértil e crescente riqueza é, do valor desse caminho de ferro, eloquente

testemunho. Ali, como em toda a parte, o comboio continua sendo factor poderoso de estimulação de bens, possibilitando a vida das indústrias, a movimentação das matérias primas e dos produtos agrícolas, a deslocação dos valores humanos do trabalho, o turismo interno e internacional, as comunicações pessoais, os transportes postais.

Queremos sim — e toda esta referência constitui implicitamente o nosso exponencial intento — prestar rendida homenagem a todos os ferroviários do passado que generosamente serviram os interesses e a expansão da via férrea nessa tão ridente região.

Com a feição renovadora actualmente imprimida pela C. P. aos seus caminhos de ferro, muito vai beneficiar a linha do Vale do Vouga. Quer dizer, o nosso transporte continuará cumprindo, e ainda melhor, a alta missão nacional que lhe incumbe, na satisfação das necessidades e aspirações fundamentais do País — em progresso, em engrandecimento, em prosperidade.

INTROITO

A inauguração, há meio século, da linha férrea do Vale do Vouga, em 23 de Novembro de 1908 — note-se que a abertura ao público só teve lugar em 21 do mês seguinte — foi acontecimento naturalmente muito festivo e de larga projecção na vida do País. Assim, efectivamente, o salientaram todos os jornais e periódicos da época que à impor-

tante realização se referiram com grandes parangonas e laudatórios relatos.

Oferecemos aos nossos leitores notícia sobre a inauguração régia de há 50 anos, em que a par da descrição do acontecimento que sobretudo nos interessa, se patenteia o sabor singular que para nós já hoje oferecem os escritos de cerimoniais de há meio século.

Com grande luzimento e muita solenidade, inaugurou-se hoje, com a presença real, a linha férrea do Vale do Vouga

Os habitantes da feracíssima e populosa região do Vale do Vouga viram finalmente realizados os seus desejos de há tanto e tanto tempo. Inaugurou-se o seu caminho de ferro! Com muita solenidade e luzimento, Sua Majestade, El-Rei D. Manuel II, dignou-se hoje, dia 23 de Novembro, viajar de comboio, no trajecto de mais de 5 léguas que liga a progressiva praia de Espinho à ridente e mui famosa vila de Oliveira de Azeméis. No acto inaugural da nova linha, viam-se entre a numerosa e selecta assistência, os Senhores Ministros das Obras Públicas, do Estrangeiro e da Justiça. Os mais aurifulgentes trajes de gala das entidades oficiais contrastavam na garridice das toilettes das damas da Corte, que assisiavam.

Como habitualmente, houve um lauto repasto. Ofereceu-o, gentilmente, a Companhia exploradora da linha, a «Compagnie Française pour la Constrution et l'Exploitation de Chemins de Fer à l'Etranger». Após este, o comboio fez-se ao caminho, por entre as vivas aclamações do povo que por completo enchia as imediações da estação. Estralejavam foguetes e morteiros. O som do hino nacional e os silvos penetrantes da locomotiva, elevavam-se nos ares.

Era meio dia e meia hora!

O comboio, formado pelo salão real, salão

para os nobres Ministros e duas carruagens para os convidados da nossa melhor sociedade, saía da estação sob um sol estival que dourava os campos a perder de vista.

Antes tinha surgido um ligeiro contratempo que forçou a restringir, à última hora, o número de convidados a seguir nessa primeira viagem: não tinha ainda chegado o material circulante encomendado para a nova linha. Só locomotiva havia...

Mas os ferroviários são homens para dominar todas as contrariedades! E assim, prontamente, tudo se remediou. O material para a formação da composição inaugural arranhou-se por obsequioso empréstimo da digníssima Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, que para o efeito o retirou da linha do Vale do Corgo.

O contentamento dos felizes participantes em tão grandiosa inauguração, era bem visível e geral. Houve paragem em todas as estações. Afinadas filarmónicas e numeroso povo, vitoriavam entusiasmados, com calorosas manifestações, Sua Majestade El-Rei, seus dignos acompanhantes, e o comboio. Pelas cristas das trincheiras, pela base dos taludes, pelo contorno das estações, a multidão apinhava-se, saudando vibrantemente o monarca que, sorridente e gentil, agradecia comovido aquela homenagem tão sã, tão ver-

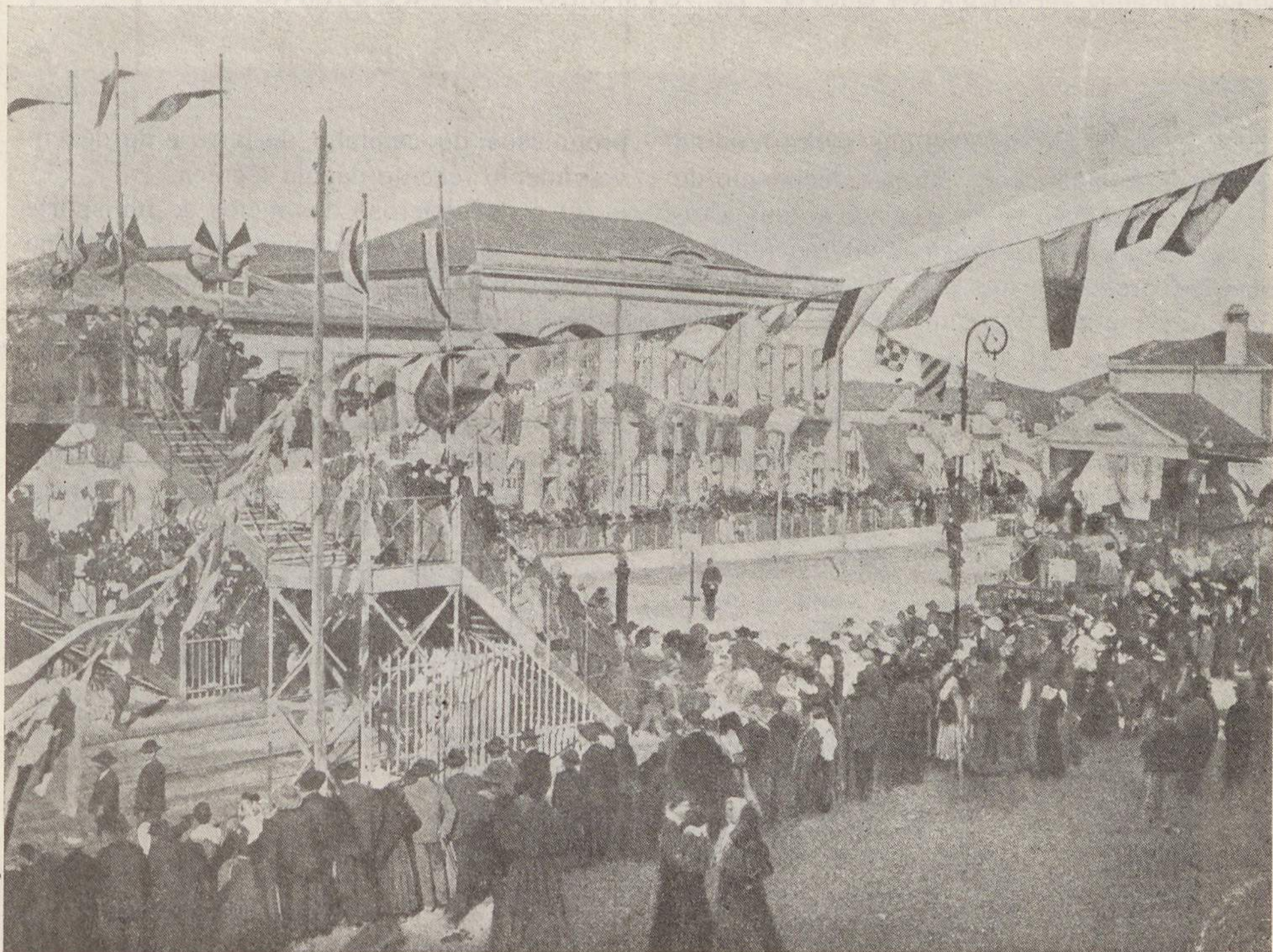
dadeira, que lhe prestavam as populações risonhas e ingénuas, alheias a tricas de política partidária.

Sua Majestade apeou-se na estação da Feira, visitando a vila, onde se demorou a merendar mais de uma hora. Foi recebido com um respeito e carinho enternecedores.

Tornando a subir, deu S. M. ordem para

Em todo o percurso, viam-se as povoações iluminadas, e não havia casa, por mais humilde que fosse, por mais perdida que estivesse na vastidão dos campos, onde não brilhasse uma luz, que traduzia uma saudação a El-Rei, um protesto de simpatia ao jovem monarca português.

Na linha, que espera-se seja aberta ao pú-



Chegada do comboio Real a Espinho quando da inauguração do Caminho de Ferro de Vale do Vouga

o comboio seguir, descendo por fim em Oliveira de Azeméis.

O regresso fez-se às 6 horas e meia, chegando a composição a Espinho pelas 8 horas da noite. Sua Majestade e toda a comitiva estavam radiantes. A viagem tinha decorrido magnífica. E o comboio tinha cumprido o horário, chegando assim à tabela prevista!

(21 de dez. de 1868, v. A.)
blico dentro de breves dias, ficarão havendo diariamente dois bons comboios rápidos ascendentes e outros tantos descendentes que vencerão o trajecto em apenas uma hora e dezasseis minutos!

Que agradável surpresa, para os tempos que temos vivido das morosas diligências!...



O CAMINHO DE FERRO na Exposição de Bruxelas

Por ANTÔNIO L. SIMOES DO ROSÁRIO

FICOU o ano de 1958 que agora termina assinalado com um acontecimento de grande vulto: a realização em Bruxelas duma exposição internacional na qual se pretendeu que as nações e os povos de todo o mundo confrontassem as suas ideias e realizações. Os nossos leitores tiveram, sem dúvida na sua quase totalidade, ocasião de tomar conhecimento com o que de mais notável ela oferecia ao visitante; muitos terão sido até aqueles que puderam percorrê-la. Estes motivos, aliados à índole essencialmente ferroviária do *Boletim* levam-nos a considerar nas linhas que se seguem unicamente o que a *Expo 58* nos mostrava dos

progressos do caminho de ferro e do desenvolvimento recente da sua técnica.

O mais poderoso dos meios de transporte encontrava-se condignamente representado na Exposição. Além das instalações do Centro de Acolhimento onde o visitante podia adquirir bilhetes para todos os destinos europeus, reservar lugares e obter todas as informações de que necessitasse, o caminho de ferro estava presente em lugar de honra no Pavilhão dos Transportes assim como nos da maioria das nações expositoras.

Aquele elegante e majestoso Pavilhão estava dividido em três partes correspondentes à natural divisão dos próprios meios de trans-



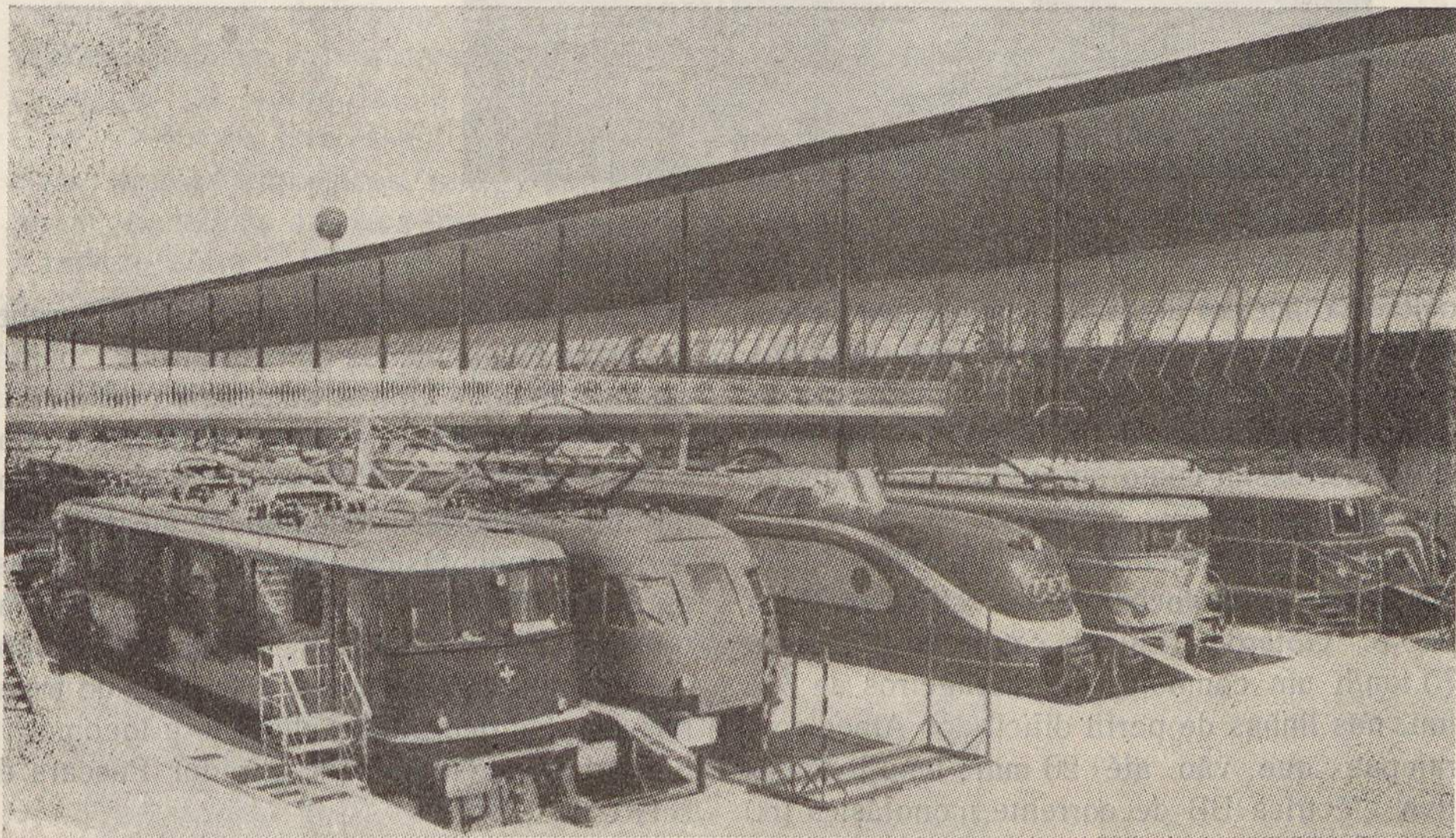
O Stand da União Internacional de Caminhos de Ferro

porte: terrestres, marítimos e aéreos. Embora estes últimos ofereçam também inegável interesse, limitar-nos-emos aos primeiros e deles referiremos apenas do que concerna ao transporte ferroviário.

No interior do Pavilhão, a atenção do visitante da secção de caminhos de ferro era logo atraída por um modelo, percorrido por vários comboios com mais de 42 m. de comprimento (escala 1/100) que reproduzia a jun-

efectivo. O agente comandava da própria Exposição a circulação dos comboios numa linha dos arredores de Bruxelas. O público podia ainda apreciar os progressos da sinalização e tomar contacto com os princípios da electrificação de caminhos de ferro; podia igualmente observar esquematicamente o funcionamento duma *triagem* moderna.

A Companhia Internacional dos «Wagons-Lits» expunha um modelo de compartimento



Parque de material — Vista de conjunto

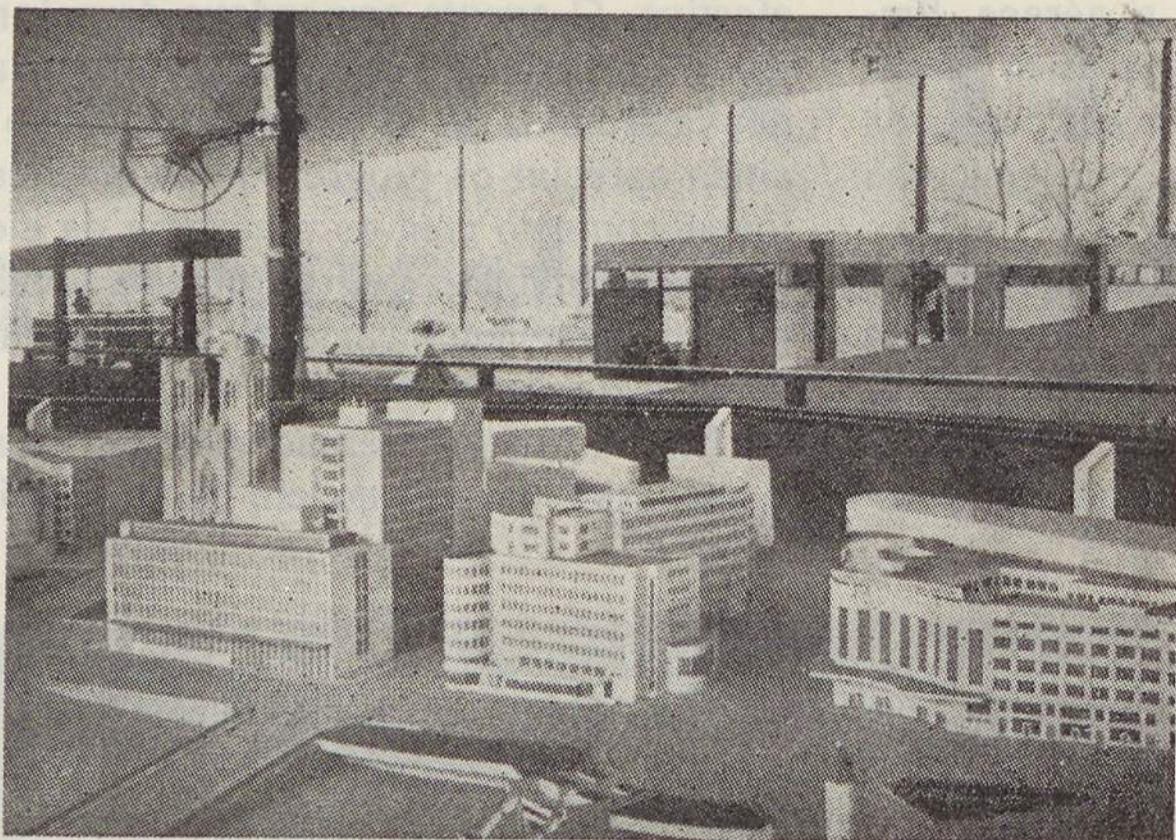
ção Norte-Sul em Bruxelas. Como se sabe, esta capital era servida, até há alguns anos, por duas estações, Norte e Sul, apenas ligadas por uma linha de cintura. Os passageiros viam-se por isso obrigados a transitar pela cidade quando, chegando a uma delas, tinham de tomar outro comboio na outra, porquanto apenas as composições internacionais e as de mercadorias utilizavam aquela linha de cintura. A construção desta junção beneficiou a exploração ferroviária de maneira notável e constituiu audacioso empreendimento dado que os túneis tiveram de ser construídos em terrenos instáveis e passando sob alguns monumentos de Bruxelas.

Muito interessante era também o posto regulador (*dispatching*) em funcionamento

duma moderna carruagem-cama cuja posição se podia fazer variar carregando em botões; os construtores de material ferroviário mostravam ao visitante as tendências da técnica actual neste domínio.

Uma passarela superior permitia a passagem do pavilhão à «*estação internacional*», vasto local onde as Administrações-Membros da C.I.C.E. expuseram um admirável conjunto de material ferroviário que resumidamente vamos enumerar. Aí se realizaram também, todos os dias, às 10,30 e às 15 horas, interessantes demonstrações das técnicas modernas de transporte misto carril-estrada e de manutenção mecânica de mercadorias.

O parque de material ferroviário, às unidades do qual era, na maioria dos casos, fa-



Maqueta das instalações ferroviárias ligando as estações «Nord» e «Midi», de Bruxelas

cultado o acesso ao público, mostrava os empreendimentos mais importantes dos caminhos de ferro europeus, tanto em material tractor como em rebocado, de passageiros e de mercadorias, assim como em meios modernos de carregamento.

Dentre os tractores, salientamos, além doutros, a nova locomotiva eléctrica da linha do S. Gotardo (Suíça) capaz de rebocar a 75 km/h um comboio de passageiros de 600 ton. nas linhas de perfil difícil dos Alpes com rampas que vão até 26 mm; uma locomotiva eléctrica BB de corrente monofásica (50 Hz, 25 000 V) dos Caminhos de Ferro Fran-

ceses, com motores de tracção de corrente ondulada, alimentados por ignitrões, pantógrafos de novo tipo e dispositivo de modificação rápida da relação de transmissão das engrenagens para o serviço de passageiros ou de mercadorias; locomotivas eléctricas de corrente monofásica, suíças e austríacas, para duas frequências (16 2/3 e 50 Hz) e duas tensões (15 KV e 25 KV); vários outros tipos de locomotivas eléctricas e Diesel, de transmissão eléctrica e hidráulica; e a locomotiva de turbina de gás com gerador Pescara da S.N.C.F. .

Quanto a automotoras, registemos a pre-

Vista geral do «Stand» da S. N. C. F.

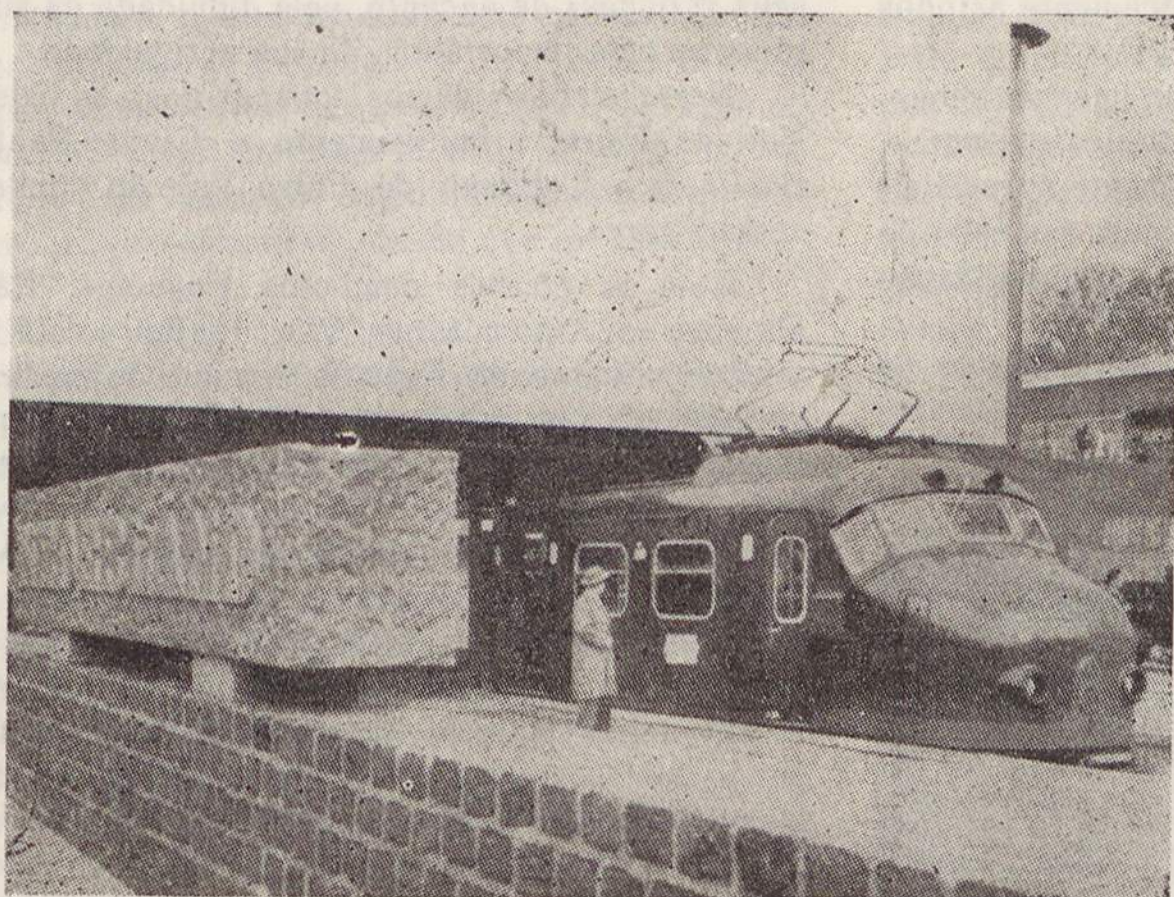


sença da composição sobre pneumáticos do Metropolitano de Paris, representada por uma automotora; duma unidade automotora eléctrica bitensão (1500 — 3000 V, C.C.) das que asseguram o serviço Bruxelas — Amsterdão comboios *Benelux*); e das automotoras T.E.E. francesa e alemã.

No que se refere a material para transporte de passageiros, viam-se uma carruagem do comboio Talgo, uma moderna carruagem-cama, carruagens *couchettes*, além doutro material recente de vários países. Quanto a vagões, podiam ver-se diversos tipos, especialmente os *standard*, preconizados pela U.I.C., além de interessantes vagões especiais: vagões frigoríficos, refrigerantes e isotérmicos, vagões de eixos intermutáveis para o tráfego entre a Península Ibérica e o resto da Europa; vagões de dois pisos para o transporte de automóveis; vagões para minério; vagões para transporte de mercadorias a granel, susceptíveis de se deteriorar pela acção da humidade; vagões para transporte de ferro em fusão; vagões *anfíbios*, cuja caixa pode ser retirada dos *bogies* e transformada em batelão.

Completava o conjunto uma exposição das técnicas do serviço de «porta a porta», acompanhada de demonstrações regulares do seu funcionamento. Admirava-se aí o modo de utilização dos veículos carril-estrada e dos vagões especiais para o seu transporte, dos reboques porta-vagões, dos grandes e pequenos contentores e das *palettes*. Outrossim, podia o visitante assistir à operação de mudança de eixos dos vagões *Transfesa*, tal como se faz na fronteira franco-espanhola.

Além desta representação, já de si tão significativa, viam-se em diversos outros pavilhões, especialmente nos da França, Holanda e Congo Belga, interessantes documentários sobre os respectivos caminhos de ferro. A sua descrição, mesmo sucinta, levar-nos-ia demasiado longe, pelo que não a faremos aqui visto termos pretendido apenas dar aos nossos leitores uma ideia tão exacta quanto possível sobre o concurso trazido pelo caminho de ferro ao desenvolvimento das relações entre os Povos — fim que a Exposição de Bruxelas se propunha conseguir e objectivo que todos nós esperamos tenha sido alcançado.



Vista do sector «Caminho de Ferro» nos pavilhões dos Países Baixos

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

Comemorações

Cinquentenárias

da Abertura à Exploração do Caminho de Ferro do Vale do Vouga

Recantos pinturescos que ele serve

Pelo Inspector Ref. MARTINS DE ALMEIDA

PROSSEGUIMOS, neste ano do Cinquentenário, pela oportunidade que tal circunstância nos oferece, a dar conhecimento de *recantos* maravilhosos da região do Vouga, dignos de serem visitados e devidamente apreciados, por todos aqueles que gostam e admiram o belo, a paisagem encantadora que pròdigamente se proporciona através de todo o País e que o Caminho de Ferro, hoje com grande comodidade e rapidez, mercê das inovações introduzidas no seu sistema, fácil e economicamente a todos possibilita.

O «Portugal Panorâmico» contém imensos *recantos*, mais ou menos pinturescos, múltiplas paisagens, inúmeros lugares deliciosos, extremamente agradáveis onde a vista se distrai, se alonga, num remanso de quietude, de tranquilidade, de paz e de satisfação espiritual.

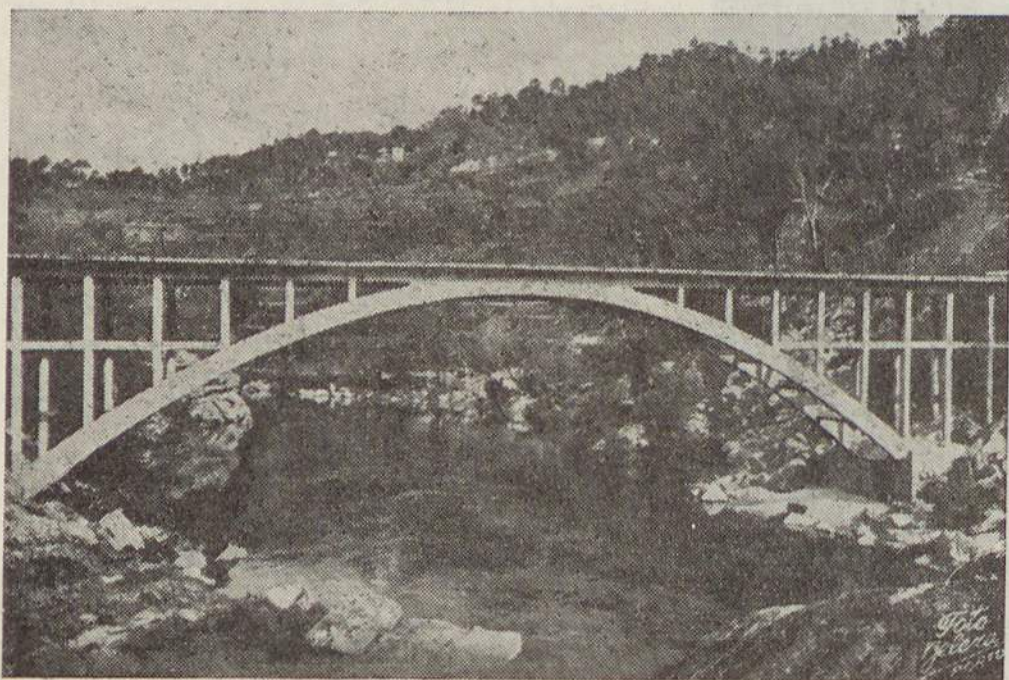
Descrevê-los, com o colorido preciso, com os atributos próprios e originais que esses *recantos*

apresentam, não é tarefa fácil; mas dar-se notícia da sua existência, da sua localização é um dever — até patritótico — porque, quantas vezes o viandante, amante do belo, comodamente recostado junto da janela da carruagem que o transporta, olha indiferente para o exterior, ignorando que, por detrás de um pequeno oiteiro ou simples cômodo, existem verdadeiros *recantos* de maravilha, aspectos panorâmicos dignos de serem visitados e apreciados, pela sua beleza, pelos seus «Longes» de encanto, pela dignidade da sua história ou pela importância da sua antiguidade.

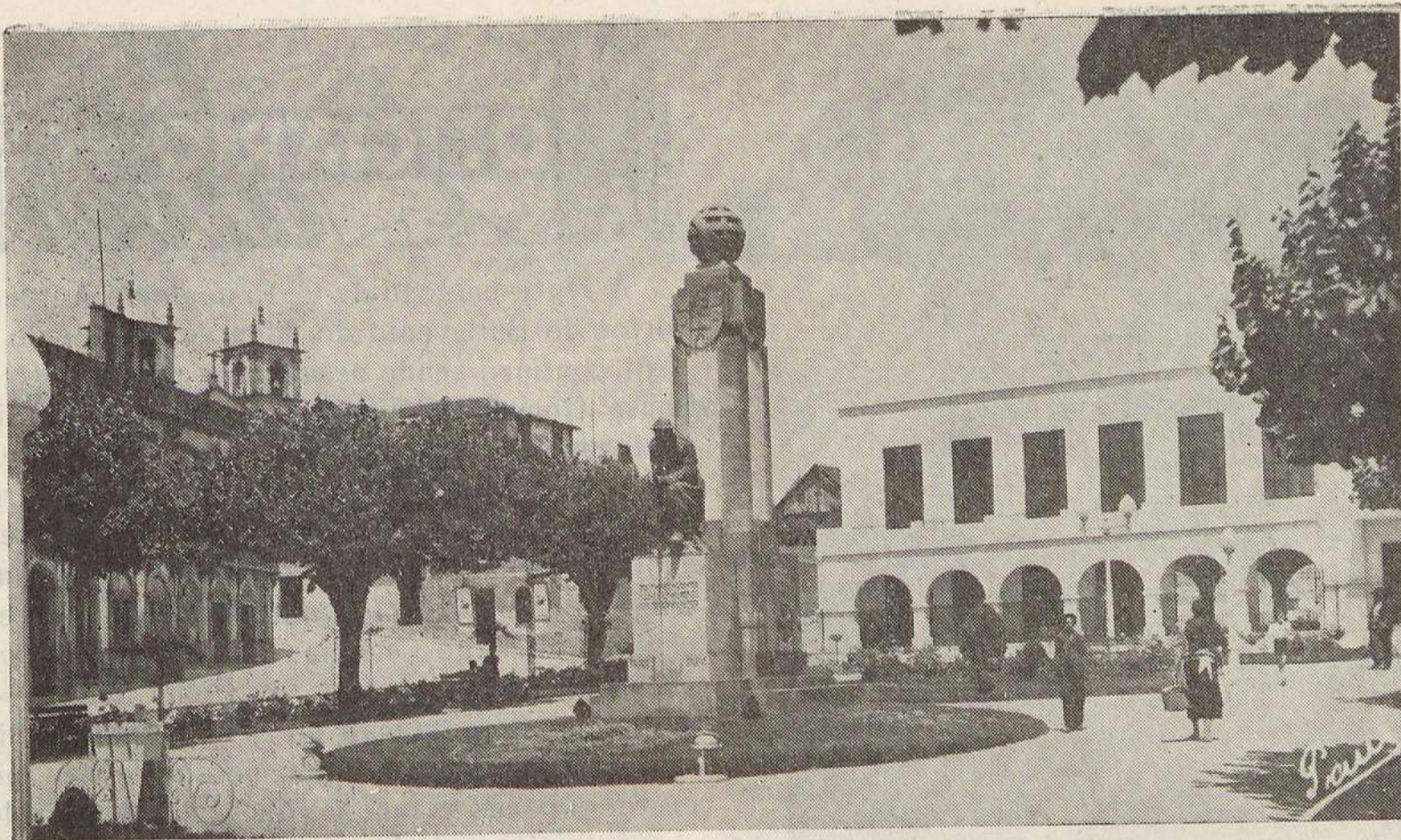
Neste artigo vamos ocupar-nos da histórica Vila da Feira, primitivamente a «Civitas Santa Maria» que o Caminho de Ferro Vale do Vouga atravessa e serve.

Com os céleres comboios Foguetes, Rápidos, Directos e Automotoras, Vila da Feira está hoje a poucos minutos de Espinho — ponto de mudança de via — a poucas horas de Lisboa, e, conseqüentemente, a breves horas de qualquer outra terra do País. O passageiro tanto pode descer do comboio no apeadeiro do Cavaco, como na estação de Vila da Feira. Talvez no primeiro seja melhor, pelo panorama que logo começa desfrutando, com a visão da silhueta, um pouco longínqua, do característico e inconfundível Castelo — onde nasceu Portugal, — segundo afirma o ilustre escritor e historiador feirense Dr. Vaz Ferreira, da Comissão de Vigilância pela guarda e conservação do Castelo da Feira. Esta pouco conhecida afirmação, de forma alguma é infundada. A categoria do seu afirmante garante-a suficientemente. Os estudos do Dr. Vaz Ferreira baseiam-se em factos históricos de difícil refutação, dos quais um dos principais é ter sido este Castelo um dos primeiros a declarar-se por D. Afonso Henriques, contra sua mãe D. Teresa.

No «Portugaliae Monumenta Historica» regista-se que o nome de FEIRA, dado às Terras de Santa



OLIVEIRA DE FRADES — Ponte Luís Bandeira



OLIVEIRA DE AZEMÉIS — Um aspecto do Jardim Público

Maria, apareceu pela primeira vez em diploma oficial do ano de 1117.

Trata-se de uma interessantíssima povoação, servida pelo Caminho de Ferro do Vale do Vouga, onde há 50 anos El-Rei D. Manuel II almoçou, visitando seguidamente o Castelo, a quando da inauguração da linha, em 23 de Novembro de 1908, a que procedeu solene e muito festivamente.

Subindo-se uma suave encosta que da Vila nos leva ao Castelo e, entrando-se nele, sintam-se o que aquelas velhas pedras, das suas 4 torres, das suas altaneiras muralhas, lavradas há mais de mil anos, nos ciciam do seu passado, o que nos coñtam dos feitos heróicos a que assistiram, desde que ali nasceu Portugal!

Devemos estar em presença de um dos mais antigos e mais bem restaurados castelos portugueses dos tempos medievos, padrão militar que nos imprime respeito, monumento nacional classificado de obra-prima architectónica.

É do alto das suas 4 torres, do seu eirado, das suas vigias e de entre as suas ameias que os nossos olhos se extasiam, se deliciam, ante esse quadro repousante e maravilhoso, essa imagem paradisíaca que a natureza nos oferece. Tudo ali nos encanta, seduz e surpreende! Para nascente, toda uma região que se confina nas alturas serranas de Cambra e Arestal; para poente as doiradas areias do litoral, tendo por pano de fundo o majestoso estuário da Ria de Aveiro que se estende desde as proximidades de Vagos até Ovar; de sul e norte, pinheiros, árvores seculares arbustos variados os bem tratados jardins da Vila da Feira, com as suas flores, de cada época, de variado colorido e efeito.

Em anexo, extra-muros, visite-se a formosa capela hexagonal do século XVII, tipo Renascença.

Mas antes de deixar-se Vila da Feira, se o visitante for guloso, que se não esqueça de saborear as

famosas e tradicionais fogaças da Vila da Feira e os seus «caladinhos», especialidades da Terra — verdadeiro mimo de doçaria portuguesa.

* * *

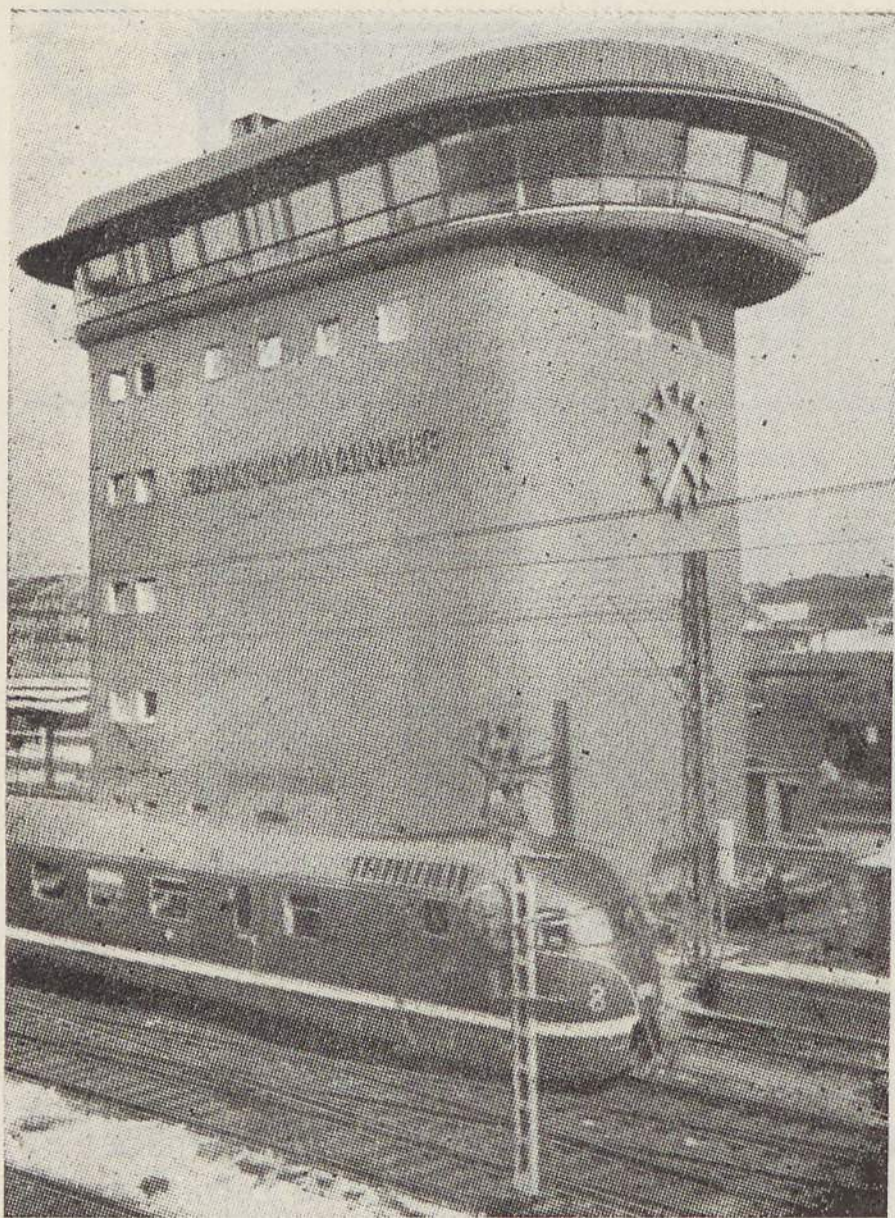
O viandante desejoso de ainda mais admirar o Portugal belo; o Portugal pitoresco; o Portugal montanhoso, pode prosseguir, retomando novamente o «Vouguinha» na estação de Vila da Feira, com destino à ridente Oliveira de Azeméis, um dos centros mais dominantes e influentes nas belezas panorâmicas do Vale do Vouga.

Mas deixe-se esta Vila, terra de Homens ilustres, berço concelhio de S. Ex.^a o actual Ministro das Comunicações e tome-se lugar num dos cómodos e confortáveis autocarros da C. P., da carreira Porto-Viseu, que circula pela E. N. 224 e siga-se até Vale de Cambra.

Paragem nas Baralhas.

Transcrevemos do opúsculo publicado por ocasião das «Bodas de Prata» da abertura à Exploração das linhas do Vale do Vouga, em 1933, este texto referente a Vale de Cambra: — «Quase ao fim da viagem, ao chegar-se ao lugar das Baralhas, embasaca-se extasiado no golpe de paisagem que se nos rasga instantâneamente, numa aparição divina, como se duas cortinas corridas por mão misteriosa, deixassem entrever todo aquele cenário arrebatador da natureza criadora. E um vale extensíssimo, de uma fertilidade exuberante, acolhido às carícias de um novelo de montanhas que são fantásticos dromedários numa peregrinação estática; e, por entre as veigas vicejantes, em torcicolos de criança, serpeia o rio Caima que, nos açudes e nas azenhas, fálscia iluminações de prata e refulgências de metais caros.

«A paisagem que deste lugar se observa, sendo uma das melhores que temos no País, não é, todavia, a única em Vale de Cambra, que as tem de igual modo encantadoras em Roge e na Cruz da Ceada.



O posto central de sinalização de agulhas e sinais, dos Caminhos de Ferro Alemães, na estação de Francfort, recentemente construído em linhas modernas e ousadas. Esta, como muitas outras construções similares, faz parte de um conjunto de remodelações que os caminhos de ferro germânicos estão operando, em larga escala, em toda a sua rede, com vista ao aperfeiçoamento constante dos seus serviços.

«A mais extensa, porém, é a que se desfruta da Senhora da Saúde, em Castelões, a da Pedra Aguda, próximo daquele santuário. Esta última principalmente, domina um horizonte vasto, que em dias claros deixa à retina um raio de acção em que desde a Figueira da Foz à Póvoa do Varzim se pode embeber num imenso e majestoso quadro panorâmico e a que a Ria de Aveiro fornece a mais deslumbrante visão...».

Paremos pois em Vale de Cambra. Florão gigantesco. Vale encantador. Um dos mais belos de Portugal, que não deve deixar de ser visitado. Lá, podem visitar-se, ainda, as duas fábricas de Lacticínios mais importantes do País — Martins & Rebelo, em Pinheiro Manso e Lacto Luso no coração da Vila. Dois estabelecimentos fabris que honram a indústria nacional e que, com o esmero do seu fabrico, já alcançaram merecida fama.

Vale do Vouga é bem a linha turística por excelência, onde os recantos pitorescos se sucedem, continuamente, uns após outros, para nos deslumbrar, para nos fazer sonhar...

NOTICIÁRIO diverso

A representação da C. P. na Junta Autónoma dos Portos de Barlavento do Algarve, no triénio de 1959-1961 continua sendo assegurada pelos Eng.^{os} José de Sousa Gomes e Manuel Joaquim Dias da Silva, respectivamente como vogais efectivo e suplente.

— O quadro directivo da Companhia Internacional de Wagons-Lits, em Paris, foi recentemente modificado da seguinte forma: *Director-Geral*, André Widhoff; *Directores-Gerais adjuntos*: Pierre Mareschal e Celestino Oneglia; *Director da Exploração Geral*, Henri Lunyt. O Sr. René Margot — Noblemaire, que durante mais de 25 anos foi Administrador-Director da Wagons-Lits, passou, a seu pedido, a exercer apenas as funções de Administrador-delegado.

— Os ferroviários da «velha guarda» da antiga Companhia dos Caminhos de Ferro do Porto à Póvoa e Famalicão, reuniram-se em almoço de confraternização no Porto, no passado dia 12 de Outubro. Antes, assistiram a uma missa mandada rezar por alma dos antigos colegas.

— Para representar a Companhia na Junta Autónoma do Porto de Figueira da Foz, até ao fim do próximo ano, foram designados os Eng.^{os} José António de Abreu, Subchefe de Divisão e António da Silva Abreu, engenheiro de 3.^a classe.

— Em 5 de Outubro passado inaugurou-se com grande festividade a estação de Cendrim, na linha do Vale do Vouga, por elevação a estação da paragem do mesmo nome. A nova estação localiza-se entre Paradela e Senhora de Lórosa.

— A Eurofima (Sociedade europeia para financiamento de material ferroviário), acaba de lançar nova encomenda para construção de locomotivas diesel Bo Bo do tipo ORE standard, classe d, de 750 HP e 64 Ton., com o seguinte destino:

20 unidades à S. N. C. F. (C. F. Franceses)
12 » aos F. S. (C. F. Italianos)
12 » à C. P. (C. F. Portugueses)
7 » à Renfe (C. F. Espanhóis)

A encomenda foi feita aos 2 importantes grupos fabris internacionais Brissonneau-Breda-Cockerill, de Paris e construtores europeus de Material Diesel Eléctrico, de Baden (Suíça).

— Para comemorar o cinquentenário da linha de Vale do Vouga, organizou-se em Espinho uma comissão destinada a promover festejos diversos, naquela vila, no próximo dia 21. É a seguinte essa comissão: Manuel Martins de Almeida, Inspector Ref.; Joaquim Moreira Vinhas, Inspector de secção; Mário Pinto de Almeida, chefe de 3.^a Ref.; João de Sousa Lopes, chefe da 1.^a Ref.; Adelino Soares Ferreira, fiscal de revisores, Ref.; José da Costa, condutor de 1.^a, Belmiro Coelho da Luz, chefe de estação de 3.^a; Laurentino de Pinho, motorista; Manuel Francisco Arede, guarda-fios; Silvino Soares Ferreira, chefe de 3.^a Ref. e Bernardino Martins, revisor de 1.^a

DELEGACÃO TURÍSTICA dos Ferrovieiros

Direcção de ALBERTO DA SILVA VIANA

Repercussões das recentes visitas a Portugal de ferroviários estrangeiros

Têm sido numerosos os testemunhos de simpatia que chegam até nós dos colegas estrangeiros recebidos em Portugal pela D. T. F.

A par de cartas singelas, com referências cativantes ao bom acolhimento dispensado no nosso país, receberam-se outras missivas mais extensas que pelo descritivo das impressões recebidas nos fazem crer no êxito da nossa missão cultural e nos confortam, de certo modo, do árduo esforço desenvolvido em prol do turismo português.

Alguns desses interessantes documentos revelam-se verdadeiros relatórios de viagem, muito preciosos, pois permitem-nos avaliar, a par e passo, das reacções dos nossos visitantes perante os vários aspectos da nação portuguesa, desde o domínio das suas realizações até ao da vida simples do seu povo, afável, hospitaleiro, sentimental, dedicado à sua terra e dado ao culto das boas tradições como o revela um folclore rico e variegado.

Permitimo-nos publicar, a seguir, a tradução de um desses documentos, da autoria de um jovem ferroviário francês, que é perfeita síntese das impressões colhidas na realização de um dos nossos programas turísticos.

MAIO EM PORTUGAL

Com a A. T. C. Oeste, por Jean-Claude Cafiot

Se, como diz a canção «Abril em Portugal, a dois é ideal»; Maio em Portugal, em grupo, é formidável! E não são os trinta e quatro participantes da viagem promovida pela A. T. C. Oeste de 10 a 25 de Maio findo que me contradirão.

Com o fim principal de assistir à festa da «Queima das Fitas» dos Estudantes da Universidade de Coimbra, e sob a amável condução de Monsieur Thibault, nós acabamos, com efeito, de tomar conhecimento com o lindo Portugal que os seus habitantes gostam de chamar, muito justamente, de resto, «o jardim da Europa».

Através das linhas que se vão seguir, vou tentar refazer, desta vez na vossa companhia, esta bela viagem. Querem? Sim? Então partamos!

Nós deixamos Paris, o Paris melancólico e cinzento dum domingo de manhã chuvoso e ainda mal acordado. A chuva, indesejável companheira de viagem, seguir-nos-á até à terra lusitana sem ousar

passar a fronteira, dando lugar ao sol primaveril que brilhará em cada dia, durante a nossa estadia em Portugal.

A maior honra dá-se a quem mais a merece. A nossa primeira visita será então para Lisboa, a capital, que nos acolherá durante 5 dias. Ao mesmo tempo, que de Lisboa, nós tomaremos conhecimento com um dos seus mais simpáticos habitantes: o Senhor da Silva Viana, dirigente da A. T. C. portuguesa, cuja dedicação nos será preciosa ao longo da nossa viagem.

Lisboa! Grande cidade luminosa das sete colinas, onde se mistura o encanto da cidade antiga de vielas estreitas e coloridas com a simetria da extensa capital moderna de largas avenidas sombreadas, Lisboa e as suas grandes praças, das quais a do «Comércio», com a fachada aberta sobre o Tejo, conta entre as mais belas da Europa. Nós visitaremos juntos o pitoresco Museu dos Coches Reais, o mimoso e moderno Museu de Arte Popular, síntese perfeita das províncias portuguesas, a Estufa fria do Parque Eduardo VII, oásis de calma e verdura.

Mesmo à borda do Tejo, nós admiraremos a elegante fortaleza que é a Torre de Belém e esta outra obra prima de arte manuelina, o Mosteiro dos Jerónimos, onde repousa Vasco da Gama.

Treparemos em seguida ao Castelo de S. Jorge admirando na passagem a Sé do séc. XII e do Miradouro da Penha de França, nós beijaremos com o olhar a grande cidade, antes de a deixarmos para descobrirmos os seus arredores.

Faremos depois, se quiserem, um magnífico circuito, que nos permitirá admirar no percurso o lindo Palácio Real de Queluz, a gentil vila de Sintra, o Parque e o Palácio da Pena, romântico e fantástico, de estilos tão diferentes.

Tomaremos, na volta, a estrada que fica à beira-mar e margina depois o Tejo, ao longo da «Costa do Sol», onde se sucedem as praias elegantes e douradas: Cascais, encantador portozinho de pesca, Estoril com as suas flores e os seus pinheiros.

Num outro dia atravessaremos o Tejo a fim de visitarmos Sesimbra e o seu porto de pesca; Portinho da Arrábida e a sua praia de areia fina ao fundo do golfo azul; Setúbal e as suas autênticas lavadeiras; Palmela, dominada por um castelo do mais puro estilo feudal.

Enfim, consagraremos um dia a Évora, «a cidade museu» onde admiraremos o Templo de Diana, a Ca-

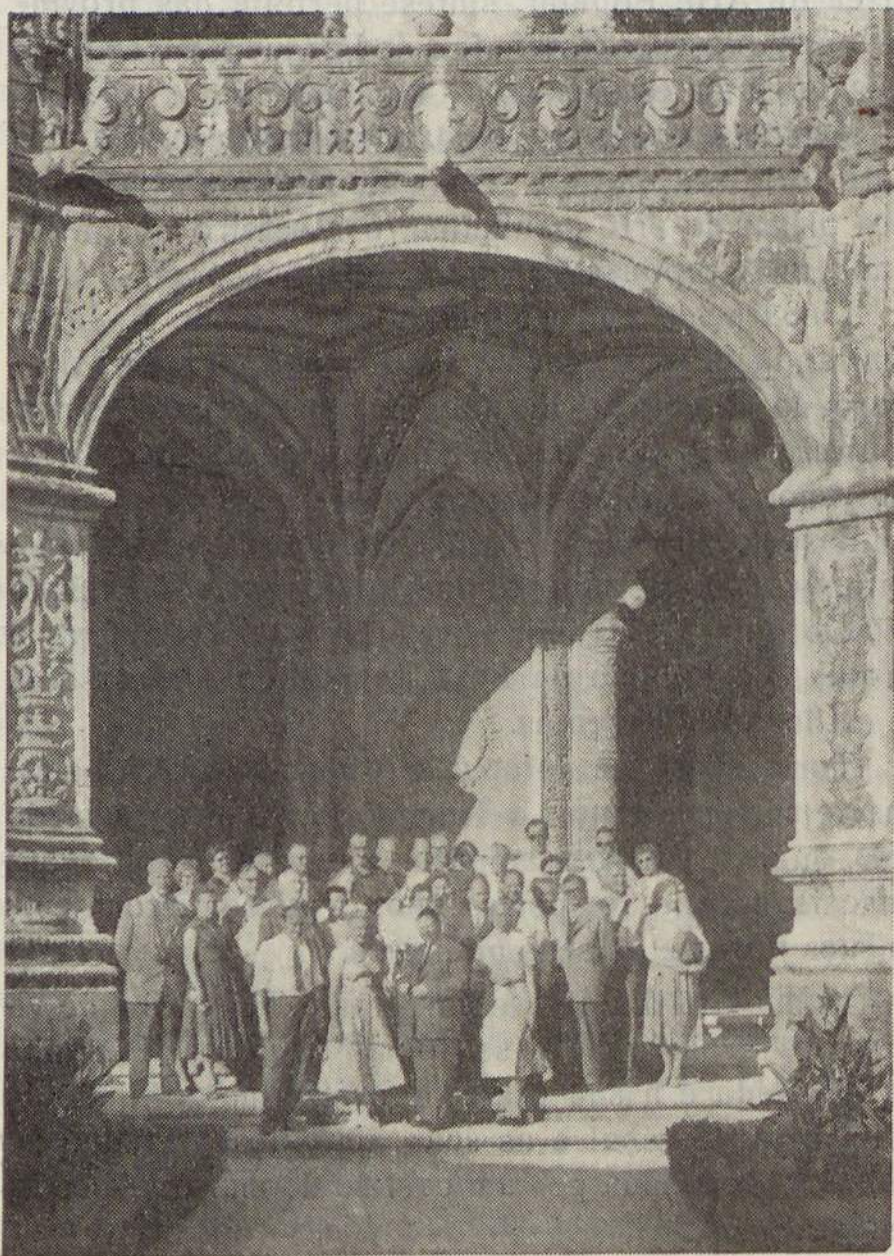
tedral, a Igreja de S. Francisco, ruas com arcadas e casas resplandecentes de brancura.

Está claro, antes de partirmos de Lisboa, não deixaremos de passar agradável noite numa «Adega» escutando fados e saboreando (evidentemente) um Porto ..

Adeus, Lisboa... Tomemos o comboio para atingirmos a segunda etapa da nossa viagem: Leiria, bonita cidadezinha dominada por um castelo da Idade Média, está colocada no centro de uma região, particularmente turística. Duas excursões em autocarro permitir-nos-ão admirar, de manhã, em Tomar, o convento de Cristo, e, perto da Cova da Iria, o Santuário de Nossa Senhora de Fátima. A tarde conduzir-nos-à à Batalha, onde visitaremos a maravilha que é a Abadia de Santa Maria da Vitória com o seu rico Claustro Real, depois, em Alcobaça, a Abadia Cisterciense do séc. XII, onde repousam Pedro I e Inês de Castro, aquela que depois de morta foi rainha. Enfim, Nazaré, o mais pitoresco de todos portos de pesca, onde o reboque das redes sobre a praia, pelos pescadores de traje típico e colorido, é um espectáculo do qual ninguém se pode cansar (e que paraíso para os fotógrafos amadores!).

Deixando Leiria e a sua estalagem simpática (o dono canta fados tão bonitos) dirigir-nos-emos para Coimbra.

Coimbra, cidade universitária onde, segundo parece, a vida é tão boa, que os estudantes perdem os anos para ficarem lá mais tempo! Teremos o prazer



O grupo de ferroviários dinamarqueses no Mosteiro dos Jerónimos

de ver o Convento de Santa Clara, na igreja do qual repousa a Rainha Santa Isabel, a Igreja de Santo António dos Olivais (onde se pode ver ainda o quarto de Santo António, natural de Lisboa), a Sé Velha, a Universidade e a sua Biblioteca com madeiras sumptuosas e esta maravilha única que é Portugal dos Pequeninos (reprodução em miniatura das diferentes casas portuguesas e dos principais monumentos do Império).

Mas o pitoresco de Coimbra reside sobretudo na presença dos seus quatro mil estudantes, que enchem as ruas acidentadas, vestidos com o seu traje tradicional, casaca negra e capa flutuante da mesma cor, segurando na mão a não menos tradicional pasta de coiro, de onde caem as fitas cuja cor varia com a Faculdade. É impossível descrever o ambiente alegre e juvenil que reina durante a festa anual da «Queima das Fitas», à qual assistiremos. Que espectáculo inesquecível estes barulhentos cortejos de carros floridos e decorados com as cores das Faculdades, trazendo um grupo de estudantes excitados e ruidosos que atravessam as ruas negras de gente! Uma atmosfera de festa indescritível reina em Coimbra, engalanada de guirlandas e colchas de cores, penduradas nas varandas.

A festa acaba, os estudantes retomam o caminho da Universidade. Deixemo-los com os seus estudos e continuemos a viagem para o Porto, termo do nosso périplo português.

De caminho faremos uma paragem em Aveiro, a «Veneza portuguesa», situada sobre a ria formada pela embocadura do rio Vouga e que um grupo atecista visitará pela primeira vez. Aí, um agradável programa ter-nos-à sido especialmente preparado: visita do Museu da Cidade e do Parque Municipal, almoço regional, excursão em autocarro até à Foz do rio, por Ílhavo, Barra e a praia da Costa Nova e passeio na ria em barco-automóvel. Mas a mais bela recordação será o magnífico espectáculo de danças e cantos folclóricos dado em nossa honra pelo talentoso grupo das «Salineiras de Aveiro». Entretanto, o Porto espera-nos e deixaremos com pena esta linda cidade, onde um tão sensibilizador acolhimento nos terá sido reservado.

Depois será Porto, grande cidade de nome prestigioso, comercial e industrial, cujas casas de granito se amontoam em degraus que descem até ao rio Douro. Nós dividiremos o tempo entre a cidade propriamente dita e os seus arredores. Uma excursão através da província verdejante e matizada do Minho permitir-nos-à conhecer as praias de Vila do Conde, Póvoa do Varzim e a linda cidade de Viana do Castelo, no seu cenário de montanha. À volta, depois de termos atravessado Braga, capital do Minho, faremos uma visita ao célebre santuário do Bom Jesus do Monte, coroando o cimo duma colina fresca e cheia de bosques. Voltaremos ao Porto depois de termos saudado na passagem Guimarães e a igreja de Nossa Senhora da Oliveira.

Durante a visita guiada e em autocarro que faremos à cidade do Porto, descobriremos a moderna Câmara Municipal, a Igreja de São Francisco e as suas esculturas de madeira dourada, o sumptuoso

Palácio da Bolsa, a Sé com as suas Torres quadradas. Indo ao longo do rio até à sua Foz poderemos ver o porto artificial de Leixões e no regresso atravessamos a ponte metálica de D. Luis I, sobre o rio Douro, cujo arco audacioso liga, num salto, o Porto a Vila Nova de Gaia, pequena vila cujo nome fixaremos. Porquê? Bem, porque é em Vila Nova de Gaia que se encontram os entrepostos onde envelhece em imensos tonéis essa bebida maravilhosa que é o vinho do Porto. E uma prova desse maravilhoso néctar numa cave à borda do Douro é coisa inesquecível.

Mas como as melhores coisas têm também um fim, é aqui que se acabará a nossa maravilhosa viagem. Deixaremos com pena Portugal, o seu sol, as flores dos seus jardins, o encanto luminoso das suas cidades, a rica beleza dos seus monumentos, a tranquila frescura dos seus claustros, a infinita variedade das suas paisagens e, sobretudo, a gentileza fraternal dos seus habitantes.

Obrigado, caros amigos portugueses, pelo vosso acolhimento caloroso, obrigado e adeus, um adeus que só quer ser um «até à vista».

3.^a Concentração Turística Internacional dos Ferroviários

Vai realizar-se na Bélgica, de 27 a 31 de Maio de 1959, a 3.^a Concentração Turística Internacional dos Ferroviários.

Desde 1956 que esta interessante iniciativa está sendo assegurada pela Federação de Turismo da Província de Liège, apenas suspensa no corrente ano por motivo da realização da Exposição Internacional de Bruxelas.

Esta Delegação Turística na qualidade de representante em Portugal da entidade organizadora, está habilitada a prestar informações a todos os ferroviários portugueses que desejem participar deste certame internacional.

Excursão à Escandinávia

Prosseguem as negociações para a realização desta grande excursão no ano de 1959, a mais longínqua de todas as que os ferroviários portugueses têm promovido ao estrangeiro.

O programa encontra-se praticamente ultimado compreendendo, além das visitas às capitais nórdicas — Copenhaga, Estocolmo e Oslo — e seus arredores, um extenso circuito no norte da Noruega, atravessando o Círculo Polar Ártico e visitando Narvik, onde se admirará o espectáculo surpreendente do sol à meia-noite.

Atingindo o ponto mais setentrional da viagem, far-se-à o regresso, de barco, até Bodo, prosseguindo de autocarro até Fauske. Deste ponto em diante, o trajecto será efectuado de comboio para Tromsheim e Oslo.

Também na viagem de regresso, está prevista uma paragem na Alemanha, para visita à cidade de Hamburgo.

Podemos já esclarecer que esta excursão terá a duração de 20 dias, com partida de Lisboa em 27 de Junho e regresso a 16 de Julho.

Em breve data, por comunicado especial da D. T. F., serão anunciadas as condições especiais de inscrição.



Realizou-se de 4 a 7 de Novembro findo, na Praia da Rocha, a VII conferência comercial Portugal-Espanha com vista ao estudo de assuntos de carácter tarifário. Eis os delegados da Renfe, da Wagons-Lits, da E. G. T., da Transfesa, da Transmediterrânea e da C. P., com suas famílias, por ocasião da recepção que a Comp.^a Wagons-Lits, na véspera dos trabalhos, lhes ofereceu no Hotel Tivoli, em Lisboa.



A CAPITAL DA ESCÓCIA

Por ARMINDA GONÇALVES

56° latitude Norte. Dias imensos e noites breves, em Julho. Um clima inconstante: tão depressa chove e o vento sibila como, com o brilho do sol, volta a acalmia. Mas esta variedade climática, esta inconstância do tempo não diminuem o encantamento que é um dos atributos da capital da Escócia. É que a poesia e o sonho dão-se as mãos em Edimburgo. É uma cidade sensível e patética. A sua incomparável beleza consiste nas verdes colinas em que assenta, no helénico recorte dos seus palácios, no polícromo colorido dos seus jardins, nos acidentes históricos da sua conturbada existência e no pitoresco dos seus costumes.

Logo ao pisar as suas velhas ruas, o passado veio à minha presença: a sugestão de tornar redivivos os fantasmas de outrora, cria-a o meu espírito. Inevitavelmente, retrocedi até ao século XVI. A rainha Maria dos escoceses, uma das mais extraordinárias, enigmáticas e contraditórias figuras da história, ri o cândido riso da infância ou grita angustiosamente as suas terríveis crises sentimentais no Castelo e no Palácio de Holyrood. Em silêncio interroguei os aposentos em que ela sofreu e amou, foi orgulhosa e dominadora, e desceu ao mais fundo precipício para se tornar títere duma desvairada paixão. O Castelo e o Palácio não respondem. São testemunhas silenciosas do drama apaixonante desta mulher inteligente e culta, mas incurável romântica, ambiciosa e infeliz, que arrastou na desgraça todos aqueles que amou e cuja vida se diria uma tragédia grega. Maria Stuart é uma

sombra sempre presente em Edimburgo. Darnley e Bothwell, seus maridos, o seu secretário e músico David Rizzio, todos aqueles que ela irresistivelmente atraía, giram à sua volta como borboletas cegas pelo brilho duma lâmpada de luz intensa.

A que épocas distantes me conduziu o divagar momentâneo! A claridade do dia, o sol brilhante, os tons verdes dos relvados, a harmonia circundante, o ambiente novo e desconhecido levaram dos meus olhos os fantasmas trágicos naquela hora de curiosidade satisfeita.

O Palácio de Holyrood é agora residência da rainha Isabel II quando de visita a Edimburgo. E, na vasta esplanada do Castelo empoleirado sobre rochas escarpadas, as tropas formam em parada e os seus coloridos e alegres uniformes (saiotes, peúgas e boinas) resultam um espectáculo curioso. Das ameias divisa-se um panorama variadíssimo: a cidade inteira até aos limites do porto, abrangendo os longínquos outeiros dum verde azulado na luminosa transparência da manhã. Dentro, além das antigas construções, existe um monumento impressionante em forma de templo, dedicado à memória de todos os escoceses de ambos os sexos, que tombaram pela Pátria. Engloba o período das duas guerras que neste século enlutaram o mundo, e contém, em grossos volumes, os nomes de todas as vítimas.

O verde húmido da relva reveste a encosta do Castelo e desce até ao vale que separa a cidade an-



A famosa Princes Street e os jardins. Em evidência o monumento a Sir Walter Scott

■
O Palácio de Holyrood, onde
residiu Maria Stuart e se
desenrolaram trágicos acon-
tecimentos
■



tiga da cidade moderna. Por ele corre a linha férrea. Do lado fronteiro, movimentada e panorâmica, a famosa *Princes Street* expõe os artefactos e as curiosidades folclóricas nas montras dos grandes armazéns, mostra os seus elegantes edifícios voltados para os jardins e o Castelo. É também em *Princes Street* que a capital da Escócia glorifica o grande escritor que ali nasceu e nos seus romances trata magistralmente os grandes factos históricos do país; é ali que *Sir Walter Scott* tem o monumento que o recorda aos seus concidadãos e aos estrangeiros, monumento digno da sua grandiosa obra.

Exactamente como na Inglaterra, o clima não intimida os habitantes. Defronte da vertente norte do Castelo, encontram-se os jardins de *Princes Street* divididos por uma rua que liga as duas partes da cidade. Sobre a relva desses jardins, à sombra das árvores, vêem-se estendidas ou sentadas muitas pessoas — até ao lusco-fusco, sem temor do frio ou da chuva.

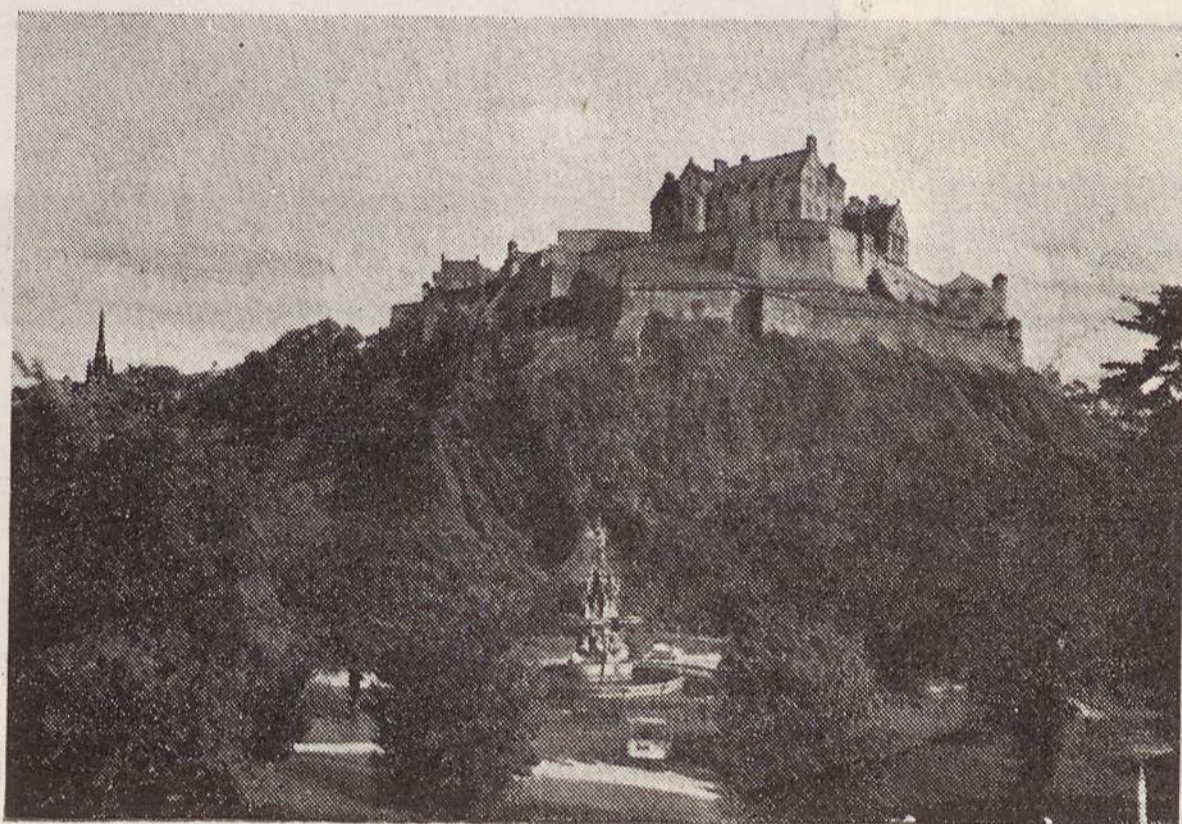
Há ali um anfiteatro ao ar livre, onde assisti à exibição de danças tipicamente escocesas. Desde as 18 até às 22 horas, um público interessado encheu-o totalmente. Ao fundo da pista, num pequeno palco, tocava a orquestra. O baile foi aberto por um par em

traje de noite. Imediatamente o vasto recinto ficou repleto de dançarinos de todas as idades e de todas as classes sociais, indiferentes a preconceitos e ao receio de parecerem ridículos.

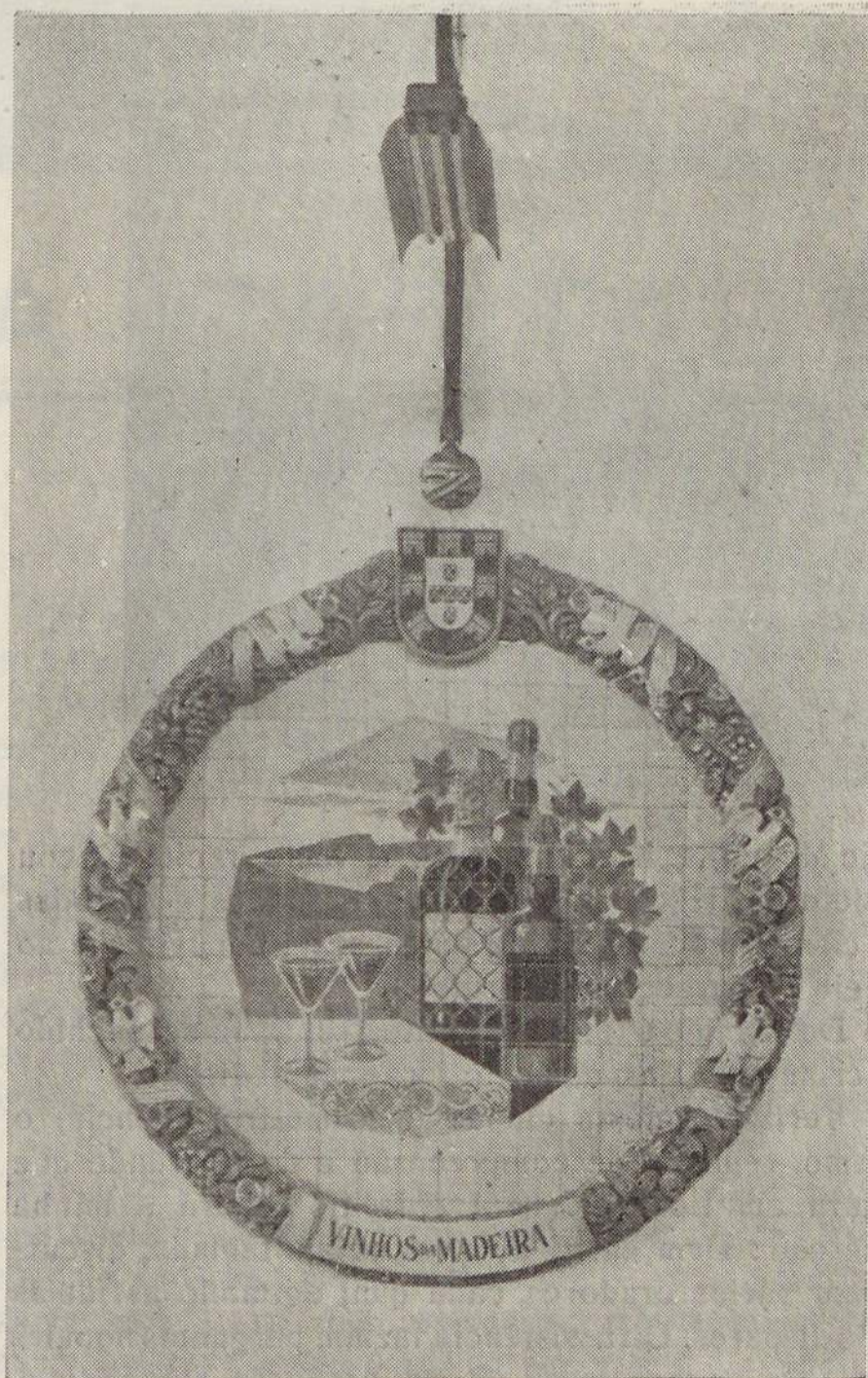
De manhã o mesmo anfiteatro tinha-se enchido de crianças. O espectáculo fora-lhes dedicado.

Verifiquei nesta cidade a mesma transigência, o mesmo espírito de compreensão e de liberdade que notara em Londres. Este episódio ilustra a minha asserção: Dum carro do qual faziam tablado, discursaram vários oradores, cada qual agitando as ideias mais díspares. Da assistência faziam perguntas aqueles que não concordavam. E os oradores respondiam. Nada perturbava o ambiente em redor. As pessoas iam e vinham e o ajuntamento compunha-se dos interessados nas discussões.

Encantadora Edimburgo! Da cidade velha, de velhas ruas estreitas e sinuosas, de evocações trágicas, de crimes e de ambições, onde João Knox passeou o seu ódio e a sua intolerância, onde os fidalgos, por motivos alheios à justiça, eram executados e o povo sofria inclemências e se revoltava, até à cidade nova de ruas largas e simétricas, espiritualmente arejada, quanto caminho andado!



■
O antiquíssimo Castelo de
Edimburgo. Aqui nasceu Jai-
me VI da Escócia e I da Ingla-
terra, filho de Maria Stuart,
a infeliz rainha dos escoceses
■



Conforme no último número publicámos, foram colocados, junto aos cais de embarque da estação do Rossio, 14 grandes painéis coloridos publicitários, idênticos aos que reproduzimos, obra notável de cerâmica das Fábricas de Faianças e Azulejos de Sant'Anna, com motivos alusivos a indústrias nacionais. Por informação deficiente nossa não dissemos que esses azulejos, no valor de 133 contos, foram amavelmente oferecidos à C. P. pelo Fundo de Fomento de Exportação.



Pelo Conselho de Administração, foi louvado a título póstumo o Eng.º Chefe de Divisão, Mário de Ascensão Fonseca — a quem estavam confiados os serviços de Compras e Recepção — por no desempenho dos serviços de que esteve encarregado sempre ter mostrado muita dedicação, zelo e competência.

Lá vai o comboio...

Heróicos Ferroviários
Em holocausto se dão...
P'ra salvar vidas e vidas...
Dão a Vida, o coração!..

Lá vai o comboio...
Lá vai a apitar...
Como vai ligeiro,
Olhai como corre...
Parece voar!..

Pouca terra... pouca terra...
Que graça tem no andar...
Garboso, imponente e belo,
Às vezes faz-nos sonhar!...

Quanta cansa e cuidados,
Para andar com segurança...
Pouca terra... pouca terra...
Traz e leva a nossa Esperança...

O monstro de ferro avança...
Goela hiante, fremente...
Dominado por mãos hábeis,
Obedece cegamente...

Pouca terra... pouca terra...
Esmaga sem dar por tal,
Um brinquedo a destruir...
Um destino triunfal!...

Fumo que vai e que vem...
Aquecendo os corações.
Um misto de pranto e riso...
Esp'ranças, desilusões!..

Lá vai o comboio...
Lá vai a apitar...
Como vai ligeiro,
Olhai como corre:
Parece voar!...
Pouca terra... pouca terra...

Maria Dinis Martins



Por despacho ministerial foi prorrogado por mais um ano — ou seja até Julho de 1959 — o prazo de dois anos previsto no § 2.º da cláusula 9.º do Acordo Colectivo de Trabalho, para obtenção da habilitação mínima da 3.ª classe da instrução primária, que já tivera uma prorrogação de igual período.



GRUPOS *desportivos* FERROVIÁRIOS

Brilhante comportamento dos representantes da Pampilhosa nos torneios regionais e nacionais de Atletismo da F. N. A. T.

Por J. MATOS SERRAS

O Grupo Ferroviário de Pampilhosa, que constitui um Centro de Alegria no Trabalho e está filiado na F.N.A.T. com o n.º 365, mostra-se desejoso de atingir posição de realce no campo desportivo. Para isso, além da sua acção recreativa e educativa, mantém em funcionamento as secções de Atletismo e Ténis de Mesa, e conta poder em breve iniciar a actividade nas modalidades de Voleibol e Basquetebol.

Nesta crónica falaremos apenas do comportamento dos ferroviários de Pampilhosa no Atletismo, e ver-se-á como foi brilhante a actuação dos seus atletas nos torneios da F.N.A.T., não obstante ser a primeira vez que participaram nestas provas oficiais.

Para os êxitos conseguidos contribuiu em grande plano o orientador Joaquim da Costa

Andrade, também praticante e encarregado da Secção Desportiva.

O Campeonato Distrital efectuou-se em Coimbra, e os desportistas de Pampilhosa ganharam nada menos de sete das oito pro-



Os campeões de Atletismo do Distrito de Coimbra com o presidente da colectividade, sr. José Aniceto Ramos



Joaquim Andrade, orientador técnico, e António Pedro, campeão nacional de 1.000 metros

vas em que competiram, fixando-se em 1.º lugar na classificação colectiva.

Foram vencedores: — António de Jesus Pedro, em 300 e 1.000 metros; Adelino Gabriel Dias Coimbra, Fernando Silva de Oliveira, Manuel Luís e António de Jesus Pedro, na estafeta de 4 x 300 metros; Joaquim da Costa Andrade, nos lançamentos do peso e do disco; Fernando Silva de Oliveira, no lançamento do dardo e Adelino Gabriel Dias Coimbra, no salto em altura.

Além destes resultados meritórios, conseguiram ainda averbar 6 segundos lugares, 2 terceiros lugares e 1 quarto lugar, nas citadas provas. Excelente conjunto de marcas, sem dúvida, tanto mais tratando-se de estreantes.

Foram qualificados 4 atletas para o Cam-



Teve lugar em Madrid, como em número anterior referimos, o XVII Congresso Internacional de Caminhos de Ferro, que reuniu a presença de 550 delegados de todos os organismos ligados à via férrea mundial. Nesta gravura, os representantes do caminho de ferro português, metropolitano e ultramarino

peonato Nacional, que teve lugar em Braga, no magnífico Estádio 28 de Maio.

Pampilhosa alcançou o 4.º posto, mas atente-se na circunstância de terem sido, nada menos, em número de onze, as equipas concorrentes.

De novo em plano de grande evidência, António de Jesus Pedro cometeu a proeza de se sagrar Campeão Nacional em 1.000 metros, feito digno de realce e que fica a constituir motivo de orgulho para a colectividade.

Nas restantes provas, Adelino Gabriel Dias Coimbra foi 7.º em 80 metros e 6.º no salto em altura; Manuel Luís ficou em 5.º também nos 1.000 metros e na estafeta de 4 x 300 metros ficaram em 2.º lugar.

Verifica-se, assim, que a estreia do Grupo Ferroviário de Pampilhosa nos torneios da F.N.A.T. foi brilhantíssima.

Vamos a ver o que conseguirão fazer os tenistas de Pampilhosa no Campeonato de Ténis de Mesa da F.N.A.T., para o qual se encontram inscritos.

Uma das actuais aspirações deste Grupo é tomar parte nos Jogos Desportivos Ferro-

viários do próximo ano, e pela nossa parte fazemos votos para que a sua presença se converta em realidade, até porque poderão competir em nada menos de quatro modalidades.

Oxalá os outros Grupos dediquem também a sua atenção à prática do tão salutar Atletismo — apesar de ser uma modalidade bastante onerosa —, seguindo o exemplo dos ferroviários de Pampilhosa.



A equipa que tomou parte no Campeonato Nacional realizado em Braga



Divisão da Exploração

Serviço do Movimento

Pergunta n.º 274/Cons. n.º 2093 — M — Sucedendo de vez em quando os comboios eléctricos perderem tempo por falta de corrente eléctrica, rogo dizer-me como devem ser classificados estes atrasos, visto haver diferentes opiniões.

Resposta — O tempo perdido por falta de corrente eléctrica deve ser classificado à «Tracção».

///

Pergunta n.º 275/Cons. n.º 2094 — M — A estação de Setil tem metido à cauda do comboio n.º 8644, ligado às carruagens de estrutura de madeira, com passageiros, um tractor Moyse com o peso de 28 toneladas, desguarnecido de vácuo e sem ser tripulado por agentes de Tracção.

Como não conheço nenhuma disposição regulamentar que regule o reboque de tractores, peço dizer-me se é realmente à cauda que os mesmos devem ter seguimento.

Resposta — Não há inconveniente em que os tractores Moyse circulem à cauda dos comboios.

///

Pergunta n.º 276/Cons. n.º 2099 — M — No final das marchas de algumas circulações da linha da Beira Baixa consta o seguinte:

«Nos tempos de trajecto deste comboio já foram considerados os afrouxamentos de carácter permanente».

Esta observação levou alguns condutores a deixarem de indicar nas folhas de trânsito as horas de passagem nos pontos onde começam e terminam as precauções na via, com o fundamento de que tal observação dispensa a menção em folhas de trânsito dos afrouxamentos de carácter permanente.

Para desfazer as dúvidas que há entre o pessoal de trens, peço dizer-me se faz bem quem assim procede.

Resposta — Houve, por parte dos condutores a que o consulente se refere, uma errada interpretação da observação constante no final das marchas a qual tem por único objectivo chamar a atenção dos agentes para que não há motivo para perdas de tempo em trajectos onde existam afrouxamentos permanentes e, se as houver, são apenas da responsabilidade dos maquinistas, devendo, por consequência, tais atrasos ser classificados à «Tracção» e não a «Diversos», como alguns condutores faziam.

Além disso, o preceituado na alínea n) do n.º 1 do § 2.º do artigo 3.º do Livro E 6 não pode ser alterado por qualquer simples observação, mas sim por modificação do regulamento, o que ainda não se verificou

///

Pergunta n.º 277/Cons. n.º 2100 — M — Um comboio de mercadorias foi expedido da origem com atraso em virtude da sua formação ter sido iniciada tardiamente por motivo da máquina de manobras ter recolhido ao Depósito, algumas horas antes, para sofrer uma reparação e não haver outra para a substituir.

À partida do referido comboio, o chefe mandou marcar o tempo perdido a «Diversos» para formação, com o que o condutor não concordou por entender que o mesmo devia ser classificado à «Tracção».

Qual dos dois agentes tinha razão?

Resposta — O condutor. Se o atraso se deu por falta de máquina de manobras, evidentemente que o mesmo tinha de ser classificado à «Tracção».

Serviço da Fiscalização das Receitas

Pergunta n.º 326/Cons. n.º 2095 — F — Apresentou-se um expedidor a despachar duas pequenas caixas com mercearias, com o peso de 5 Kg. cada, ao abrigo da T 8/108, o qual resolveu reunir as duas caixas num só volume, ligando-as com cintas.

O mesmo expedidor trouxe dois cestos com mercearias com o peso de 6 Kg. cada um e resolveu também fazer um só volume, atando-os e ligando-os convenientemente.

Podem aceitar-se os volumes nestas condições?

Resposta — As caixas fortemente ligadas de forma a constituírem um volume indivisível, podem ser aceites como um só volume, que o é de facto.

O mesmo não sucede com os cestos de mercearias, que para constituírem um só volume teriam, de harmonia com o disposto no art.º 1.º da Tarifa Especial n.º 8/108, de ser apresentados acondicionados em conjunto, por exemplo, em caixas ou grades.

///

Pergunta n.º 327/Cons. n.º 2096-F — Peço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado:

P. V.

Leixões-Docas para Salamanca — (percurso português) via Barca de Alva

1 vagão particular espanhol da Renfe com

12 bidões de ferro com gasóleo . . . 9 600 Kg.

Carga e descarga por conta dos donos

Participe português:

217 Km. — Tarifa Geral

1.ª classe $187\$80 \times 9,6$	=	1 802\$88
Manutenção $8\$00 \times 9,6$	=	76\$80
Registo		3\$00
Arredondamento		\$02
Soma		1 882\$70
Docas $3\$00 \times 9,6$	=	28\$80
Transmissão		25\$00
Total		1 936\$50

Resposta — Está errado. Segue discriminação como corresponde.

Distância 217 Km.

Tarifa Geral, 1.ª classe

Transporte $187\$80 \times 9,6$	=	1 802\$88
Evoluções e manobras $8\$00 \times 9,6$	=	76\$80
Registo		3\$00
Arredondamento		\$02
Soma		1 882\$70
Bónus de vagão particular $217 \text{ Km} \times \$20$	=	43\$40
Total		1 839\$30

Por se tratar de vagão particular não é de aplicar a taxa de 3\$00 por tonelada, prevista na alínea a) do número 8 da nota 2 do indicador Geral do serviço que prestam as estações, nem a de transmissão, de harmonia com o disposto no número 2 do artigo 13.º da Tarifa de Vagões Particulares.

Chama-se também a atenção do consulente para as disposições insertas no artigo 26.º da referida Tarifa, sobre a circulação de vagões particulares estrangeiros nas nossas linhas.

Serviço da Fiscalização das Receitas

Pergunta n.º 328/Consulta n.º 2101-F — Havendo opiniões diferentes sobre a taxa de 20 ou 50 % a aplicar aos portadores de bilhetes tranvias utilizando comboios de longo curso que admitem passageiros portadores daqueles bilhetes e que utilizem a 1.ª classe sem aviso, rogo dizer-me se o processo de taxa que a seguir apresento está certo.

No C.º 324, à partida de Campanhã, foi encontrado em 1.ª classe um passageiro que apresentou um bilhete de tranvia de 2.ª, Porto a Aveiro e declarou seguir até destino.

Porto a Aveiro $67 \times \$40$	=	26\$80
» » » T1P 2.ª cl.		20\$10
Diferença de classe		6\$70
Aumento de 50 %		3\$40
A cobrar		10\$10

Reposta — A taxa apresentada está errada: segue discriminação como corresponde:

Porto a Aveiro 67 Km. $67 \times \$40$	=	26\$80
Recargo de 20 %		5\$36
Arredondamento		\$04
		32\$20

A importância já paga

T. 1-P. 2.ª cl. 20\$10

A importância a cobrar: 12\$10



VI

Por J. MATOS SERRAS

Temática de Caminhos de Ferro

Por ocasião do 17.º Congresso da U. I. C., realizado em Madrid no passado mês de Setembro, foi emitida uma série de seis valores, com três desenhos diferentes.



Cs selos de 15 c. e 1 p. mostram o comboio «Talgo»; os de 60 c. e 2 p. um comboio no desfiladeiro de Despeñaperros, e os de 80 c. e 3 p. um comboio na linha Madrid — Irun.

Marcofília

No primeiro dia de circulação da nova série de Espanha (Congresso de Caminhos de Ferro) foi aposto o carimbo comemorativo que se reproduz.



Literatura Filatélica

O Dr. Vasconcelos Carvalho, activo presidente do Clube Filatélico de Portugal, tem feito a esta página, na Secção que aos domingos publica no *Diário de Lisboa*, várias referências elogiosas, o que muito agradecemos.

Recenseamento Filatélico

Desejam permutar:

Selos universais — Casimiro Marques Júnior, factor de 1.ª classe na estação de Coimbra-B.

Portugal, Ultramar e Estrangeiro — Jorge Augusto Cortes Grácio, Rua Dr. António Granjo, n.º 24 Parede.

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



Mais uma vez, como em anos anteriores, se realizou em princípios do mês findo, uma exposição de flores de Outono no átrio da nossa estação do Rossio. Esta iniciativa da C. P. teve a colaboração valiosa da Câmara Municipal de Lisboa, da Direcção dos Serviços Florestais e do Instituto Superior de Agronomia. Como espécimes raros expostos apresentaram-se crisântemos, cóleos, avencas, pandanos, sansivieras e ciclames. Eis o momento da inauguração oficial da exposição, que esteve patente ao público durante 8 dias

Os nossos CONCURSOS

Divertindo-se, pode ganhar dinheiro

PRÉMIOS — 300\$00

Inaugurada em 4 de Setembro de 1945, a estação que se vê na gravura é das mais modernas da nossa rede e está situada em zona fronteiriça. Na vila que serve, termina uma das maiores linhas férreas portuguesas.

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.

N.º 18

QUE ESTAÇÃO É ESTA?

Resultado do Concurso N.º 16

Solução : — **Carreira Viseu-Porto.**

Foram premiados : — Jorge A. C. Grácio, escriturário de 3.ª classe na Fiscalização das Receitas, em Lisboa-P.; Manuel Gomes, assentador de 1.ª classe no Distrito n.º 254 — Mangualde, e José da Costa Coelho, servente de 1.ª classe na Secretaria da Direcção Geral, em Lisboa-P.



Regulamentação **DISPERSA**

I — Direcção Geral

2.º Aditamento à Ordem da Direcção Geral n.º 327 de 29-7-958 — Colocação do pessoal superior.

Ordem do Dia n.º 4 607 de 29-9-958 — Mudança da hora legal.

II — Divisão da Exploração

A — Secção de Expediente e Pessoal

Carta-Circular n.º 2210 de 2-8-958 — Instruções para a requisição de passes escolares (mod. D 97).

B — Serviço do Movimento

Comunicação-Circular n.º 896 de 31-7-958 — Encerados affectos ao transporte de adubos.

Comunicação Circular n.º 897 de 7-8-958 — Desinfecção de vagões utilizados no transporte de gado.

Ordens de Serviço da série M de n.º 781 de 1-8-958 ao n.º 797 de 29-8-958.

Ordens de Serviço da série M. de N.º 798 de 1-9-958 ao n.º 816 de 29-9-958.

C — Serviço do Movimento (Estudos)

Instrução n.º 2701 de 18-8-958 — Cantonamento automático entre Campolide e Sintra.

Instrução n.º 2702 de 25-8-958 — Esclarecimentos ao Art.º 26.º do «Regulamento provisório para a circulação de comboios nas linhas de via dupla com cantonamento automático».

Instrução n.º 2703 de 27-8-958 — Passagens de nível das linhas exploradas com cantonamento automático.

Instrução n.º 2704 de 30-8-958 — Entrada em vigor do Cantonamento Automático entre Campolide e Sintra.

1.º aditamento à Instrução n.º 2700 de 1-8-958 — Complemento da sinalização da estação de Braço de Prata.

Instrução n.º 2 705 de 18-9-958 — Indicadores de aproximação dos apeadeiros.

Instrução n.º 2 706 de 27-9-958 — Sinalização do apeadeiro de Mirão.

Instrução n.º 2 707 de 30-9-958 — Sinalização do apeadeiro de Cedrim.

D — Serviço Comercial e do Tráfego

Aviso ao Público B n.º 215 de 15-8-958 — Transporte de cimentos hidráulicos e cal hidráulica.

Aviso ao Público B n.º 265 de 4-8-958 — Transporte de azeitona e castanha comum sem preparo.

3.º aditamento às Disposições Complementares Uniformes ao transporte de mercadorias (C. I. M.) de 11-8-958.

1.º aditamento à Tarifa de Serviços Combinados com Empresas de Camionagem.

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

E — Serviço da Fiscalização das Receitas

Comunicação Circular n.º 112 de 7-8-958 — Irregularidades praticadas pelas estações no fornecimento de bilhetes e esclarecimento sobre a venda de bilhetes no Santuário de Fátima e na Central de Fátima (Cova da Iria).

III — Divisão da Via e Obras

Instrução de Via n.º 452 de 10-7-958 — Esclarece a norma a seguir sobre a nomeação de «Arvo-rados» para as obras da construção civil.

Instrução de Via n.º 453 de 11-7-958 — Transcreve carta n.º 13 159 de 5-7-958 da Direcção-Geral sobre comparecimentos de agentes em tribunais, Polícia, etc..

Instrução de Via n.º 454 de 25-7-958 — Transcreve carta n.º 14 535/1/2 de 18-7-958 da Direcção-Geral sobre a aplicação das disposições do § único do art.º 26.º do Regulamento de Assistência da C. P. aos agentes do quadro do pessoal auxiliar (alínea B, da tabela n.º 3 do A. C. T.).

Instrução de Via n.º 455 de 25-7-958 — Transcreve carta n.º 14 535/1/7 de 15-7-958 da Direcção-Geral sobre aplicação das disposições dos Art.ºs 16.º a 22.º do Regulamento da Assistência da C. P. aos agentes do quadro do pessoal auxiliar (Alínea B, da tabela n.º 3, do A. C. T.).

Instrução de Via n.º 456 de 7-8-958 — Altera a tabela de gratificação a «estranhos», por descoberta de carris partidos.

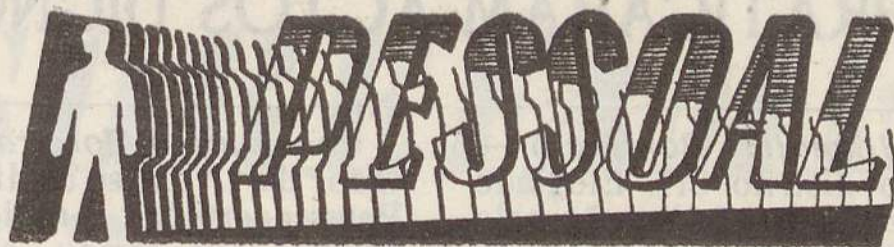
Instrução de Via n.º 457 de 5-9-958 — Esclarece as normas a seguir sobre o gozo de férias — Cláusula 30.ª § único do A. C. T.

Instrução de Via n.º 458 de 18-9-958 — Comunica o início, em 1-10-958 do funcionamento do escritório da 1.ª Zona da Divisão de Via e Obras, em Porto-S. Bento.

Circular de Via n.º 3553 de 1-8-958 — Esclarece as normas a seguir com as requisições dos passes escolares para o próximo ano lectivo.

Circular de Via n.º 3554 de 2-9-958 — Comunica que não devem ser passadas declarações para o efeito de requisição de bilhete de identidade, do Arquivo de Identificação, quando se trate de pessoal eventual.

Circular de Via n.º 3555 de 5-9-958 — Nota do pessoal eventual dispensado do serviço por irregularidades.



AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Carlos Jerónimo dos Santos Soares — Chefe de escritório do Serviço da Fiscalização das Receitas em Lisboa Santa Apolónia. Admitido como carregador auxiliar em 4 de Junho de 1918, nomeado escrevente em 8 de Abril de 1920, a empregado de 2.^a classe em 1 de Novembro de 1924, a empregado de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1943, a chefe de Secção em 1 de Janeiro de 1945, a Sub-

chefe de Repartição em 1 de Janeiro de 1948, e a chefe de Repartição em 1 de Janeiro de 1950. Em virtude do A. C. T., passou a chefe de escritório, a partir de 1 de Julho de 1955.

Álvaro Agonia Salvador — Chefe de estação de 1.^a classe em Vendas Novas. Admitido como eventual adventício em 12 de Junho de 1918, passou a praticante em 17 de Novembro de 1919, foi promovido a factor de 3.^a classe em 21 de Junho de 1923, a factor de 2.^a classe em 12 de Fevereiro de 1926, e a factor de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1930, a Chefe de 3.^a classe em 1 de Julho de 1948,

e a chefe de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1952. Em virtude do A. C. T., passou a chefe de estação de 2.^a classe, a partir de 1 de Julho de 1955, e a chefe de estação de 1.^a classe em 1 de Outubro de 1957.



Jorge Cardoso Freire — escriturário de 1.^a classe na 3.^a Zona de Exploração em Barreiro. Admitido como eventual em 10 de Junho de 1918, passou a conferente em 7 de Fevereiro de 1922, a praticante de estação em 28 de Janeiro de 1927, e a praticante de escritório em 1 de Janeiro de 1928, foi nomeado empregado de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1929, a empregado de 2.^a classe em 1 de Janeiro de

1933, e a empregado de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1940. Em virtude do A. C. T., passou a escriturário de 1.^a classe, a partir de 1 de Julho de 1955.

José Vicente Martins Ferreira — Chefe de estação de 3.^a classe em Palmela. Admitido como eventual adventício em 9 de Junho de 1918, passou a praticante de estação em 17 de Novembro de 1919, nomeado aspirante em 13 de Maio de 1925, foi promovido a factor de 3.^a classe em 26 de Agosto de 1925, a factor de 2.^a classe em 1 de Março de 1928, a factor de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1934,

e a chefe de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1952. Em virtude do A. C. T., passou a chefe de estação de 3.^a classe a partir de 1 de Julho de 1955.



Manuel Marques — Servente de 1.^a classe de P. N. do distrito 445. Admitido ao serviço em 26 de Abril de 1918 como assentador de 2.^a classe. Passou a guarda de P. N. em 16 de Abril de 1941. Servente de 1.^a classe de P. N. em 1 de Julho de 1955.

Manuel Francisco Henriqueta — Chefe de lanço de 1.^a classe da 15.^a Secção. Admitido ao serviço em 26 de Abril de 1918, como assentador de 2.^a classe — Passou a subchefe de distrito em 1 de Abril de Abril de 1928 — Chefe de distrito em 1 de Julho de 1929, Chefe de Lanço de 2.^a classe em 15 de Maio de 1937 e Chefe de Lanço de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1949.



António Esdras Martins — Chefe de estação de 3.^a classe em Escoural. Admitido como eventual adventício em 2 de Junho de 1918, passou a praticante de estação em 17 de Novembro de 1919, nomeado aspirante em 1 de Agosto de 1927, foi promovido a factor de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1929, a factor de 2.^a classe em 1 de Abril de 1938, e a factor de 1.^a classe em 1 de Julho de 1948. Em virtude

do A. C. T., passou a chefe de estação de 3.^a classe, a partir de 1 de Julho de 1955.

Serafim Ferreira — Capataz de manobras de 1.^a classe em Campanhã. Admitido como carregador eventual em 28 de Junho de 1918, passou a carregador em 1 de Julho de 1924, foi nomeado agulheiro de 3.^a classe em 21 de Abril de 1928, a agulheiro de 2.^a classe em 21 de Julho de 1929, a capataz de 2.^a classe em 1 de Maio de 1943, e a capataz de 1.^a classe em 1 de Fevereiro de 1949. Em

virtude do A. C. T., passou a capataz de manobras, a partir de 1 de Julho de 1955.



AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



José Joaquim Bonifácio — Chefe do distrito 317. Elogiado pelo interesse e dedicação pelo serviço, demonstrados, quando no dia 20 de Abril p.º p.º, estando de folga e viajando na automotora 3011, notou uma pancada estranha no material, verificando estar partido um carril na linha geral de Sarnadas, onde desembarcava, procedendo prontamente à substituição do mesmo coadjuvado pelo pessoal da estação.

Constantino Moreira — Assentador de 1.ª classe do distrito 404. Pelas acertadas e rápidas providências que tomou, quando no dia 10 de Fevereiro p.º p.º, ao ser-lhe dado conhecimento pelo seu chefe de distrito, que a linha se encontrava obstruída devido à queda de uma árvore, prontamente se dirigiu ao local e coadjuvado por um colega, procedeu à desobstrução da via e ainda abateu outra árvore que ameaçava cair.



João Martins Vilaça — Sub-chefe do distrito 404. Pelas acertadas rápidas providências que tomou, quando no dia 10 de Fevereiro p.º p.º, ao ser-lhe dado conhecimento pelo seu chefe de distrito, que a linha se encontrava obstruída devido à queda de uma árvore, prontamente se dirigiu ao local e, coadjuvado por um colega, procedeu à desobstrução da via e ainda abateu outra árvore que ameaçava cair.

Manuel das Neves — Chefe de cantão de Obras Metálicas de 2.ª classe. Gratificado com a importância de 100\$00, como prémio pelo interesse e dedicação pelo serviço demonstrados quando no dia 28 de Janeiro p.º p.º ao ser avisado por um particular que a via estava obstruída ao Km. 201,655 da B. Baixa por uma pedra de grandes dimensões, prontamente se dirigiu com o seu pessoal ao local.



Joaquim Gomes Correia — Assentador de 1.ª classe do distrito 60. Elogiado pelo interesse e dedicação pelo serviço demonstrados quando, na noite de 10 de Fevereiro p.º p.º ao ter conhecimento de que a via estava obstruída ao Km. 206,900-Norte, pela queda de uma árvore.

Joaquim Dinis — Chefe de distrito 27. Elogiado pelo interesse e dedicação pelo serviço demonstrados quando, no dia 26 de Março p.º p.º encontrando-se nas suas horas de descanso, ao ser-lhe dado conhecimento de que ao Km. 48,556-Póvoa estava uma árvore na iminência de cair sobre a linha, prontamente correu ao local, tomando as providências necessárias.



António Andrade — Operário auxiliar da 2.ª Secção. Encontrou numa carruagem de 3.ª classe do comboio 6900, um porta-moedas com 282\$90 que entregou ao chefe da estação do Porto.

Manuel Queirós Correia — Assentador de 1.ª classe do distrito 75. Encontrou na entrevista, ao Km. 289,500 Norte, um relógio de pulso, que entregou imediatamente ao seu subchefe de distrito.



S U M Á R I O

OS 50 ANOS DO VALE DO VOUGA * IMAGENS RETROSPECTIVAS * O CAMINHO DE FERRO NA EXPOSIÇÃO DE BRUXELAS, por António L. Simões do Rosário * COMEMORAÇÕES CINQUENTENÁRIAS, pelo Inspector Ref. Martins de Almeida * NOTICIÁRIO DIVERSO * DELEGAÇÃO TURÍSTICA DOS FERROVIÁRIOS, Direcção de Alberto da Silva Viana * A CAPITAL DA ESCÓCIA, por Arminda Gonçalves * LÁ VAI O COMBOIO * LOUVORES * LEGISLAÇÃO * GRUPOS DESPORTIVOS FERROVIÁRIOS, por J. Matos Serra * PERGUNTAS E RESPOSTAS * FILATELIA, por J. Matos Serras * OS NOSSOS CONCURSOS * REGULAMENTAÇÃO DISPERSA * PESSOAL

NA CAPA: «Jornada Branca» de Augusto Cabrita

SOREFAME

MATERIAL CIRCULANTE PARA CAMINHOS DE FERRO

Concebido, estudado, calculado, desenhado e construído em Portugal

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

SOCIEDADES REUNIDAS DE FABRICAÇÕES METÁLICAS, LDA.

AMADORA E LOBITO
PORTUGAL

ACIÉRIES ET FORGES DE FIRMINY

Eixos montados para Caminhos de Ferro
Eixos — Aros

RODADOS MONOBLOCO

AGENTES PARA PORTUGAL

SOGERE

Sociedade Geral de Representações, Lda.

Avenida Guerra Junqueiro, 12, 3.º Dt.º

LISBOA

RAMOS & ANDRÉ

Serralharia Civil e Artística—Cunhagem,
Corte de Chapa

Rua Cidade Manchester, 28

Telefone 84 19 64

LISBOA

Fornecedores da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses desde 1930

Snrs. FERROVIÁRIOS!...

Nas vossas compras de Fazendas de Lã consultem sempre:

BRAZ & MONTEIRO — COVILHÃ

Completo sortido para Homem e Senhora
CASACOS DE SENHORA EM PADRÕES EXCLUSIVOS
Descontos Especiais — Enviamos amostras

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

Telefone 3 4331



Senhores funcionários
da C. P.

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

Descontos máximos sobre preços mínimos

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

SONAFI

A marca que lhe garante boa qualidade em Ferragens de construção civil. Acessórios para instalações eléctricas, Peças Industriais, Material de Catenária em Bronze de Alumínio e todas as peças em ligas de metais não ferrosos, fundidas por injeção ou em coquilha

Telefs. 174 e 521 SM

S. MAMEDE INFESTA

